

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

Les
Chemins de fer Transalpins
et les
Intérêts de la France

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mardi 20 Juin 1911, à 1 heure 1/2.

PAR

Maurice ANDRÉ

Président : M. PERREAU.

*Suffragants : { MM. FERNAND FAURE, Professeur,
 DESCHAMPS, Professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13

1911

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs.**

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

Les
Chemins de fer Transalpins
et les
Intérêts de la France

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mardi 20 Juin 1911, à 1 heure 1/2.

PAR

Maurice ANDRÉ



Président : M. PERREAU.

Suffragants : { MM. FERNAND FAURE, *Professeur*,
 DESCHAMPS, *Professeur*.

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13

1911



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

Le système orographique de l'Europe présente de longues chaînes de montagnes, diversement orientées, dont l'ensemble forme une haute barrière entre les contrées méridionales où se sont épanouies les anciennes civilisations, et les pays qui dominent aujourd'hui le continent par leur puissance militaire, l'expansion de leurs richesses, l'activité de leur commerce et de leur industrie.

Cette barrière s'étend d'abord en ligne droite, au nord de la péninsule ibérique, de l'extrême pointe occidentale à la Méditerranée ; puis elle se dirige en une courbe allongée vers le Nord-Est pour atteindre les frontières de la Russie, et se replie ensuite brusquement vers le Sud jusqu'à l'extrémité méridionale de la Grèce. Deux solutions de continuité, très éloignées l'une de l'autre, la vallée du Rhône et celle du Danube, ouvrent de larges issues entre les pays séparés par cette barrière ; de nombreux cols plus ou moins accessibles ont permis aux peuples situés de l'un et l'autre côté de pénétrer facilement les uns chez les autres et d'établir entre eux des relations suivies.

Il n'est pas sans intérêt de remarquer que la civilisation européenne, dont on peut placer le berceau sur les rives orientales de la Méditerranée, s'est propagée constamment vers le Nord-Ouest dans le sens même du plissement des Alpes et, par une sorte de défi à la nature, a franchi l'obstacle à l'endroit même où la masse des montagnes semblait dresser une muraille plus formidable et plus infranchissable.

C'est à travers les Alpes que les Romains se sont ouvert des passages pour porter les armes chez les peuples du Nord et pour imposer aux Gaulois et aux Germains leur joug et leur civilisation. Plus tard, les Barbares empruntèrent les mêmes chemins pour se jeter à leur tour sur le vieil Empire mourant, puis des pèlerins, des croisés, des marchands cherchèrent à travers le massif alpin des routes plus courtes vers l'Orient. Un courant de plus en plus fréquenté s'établit ainsi, dès le commencement de notre ère, à travers les Alpes, entre les régions du Nord et celles du Midi de l'Europe.

Or, le centre des affaires commerciales s'est déplacé bien des fois au cours des siècles, en raison de l'accroissement des populations du Nord, de leurs progrès et aussi de la découverte de routes nouvelles vers l'Extrême-Orient. Aux riches établissements de Gènes et de Venise qui possédaient en quelque sorte le monopole du commerce avec l'Asie, se substituèrent, à partir du xvi^e siècle, les marchés des villes du Nord

et des ports de l'Océan, lorsque de hardis navigateurs eurent trouvé une route maritime directe vers les Indes et découvert le Nouveau-Monde. Le percement de l'isthme de Suez, au milieu du ^{xix}^e siècle, ramena, pour un temps, le trafic de l'Asie et de l'Afrique orientale aux ports de la Méditerranée ; mais le prodigieux développement de la navigation à vapeur semble assurer aujourd'hui la prépondérance aux rivages du nord de l'Europe, voisins de centres houillers plus riches et de villes industrielles plus prospères.

Cette âpre concurrence a éveillé le désir d'étendre aussi loin que possible la zone d'influence des ports rivaux, d'en faciliter l'accès au centre même de l'Europe ; le besoin de trouver de nouveaux débouchés, d'abréger les distances entre les points extrêmes du continent, a conduit tout naturellement les nations industrielles à ouvrir à travers les Alpes de nouvelles voies de communication, sans abandonner toutefois les chemins fréquentés depuis des siècles, à doter le trafic international de routes plus directes et plus faciles, aptes à supporter une circulation plus intense et plus rapide. Tantôt on a fait gravir aux chemins de fer des pentes élevées, tantôt on a jeté sur les torrents et sur les précipices des viaducs hardis, ou pratiqué des souterrains de plus en plus longs aux flancs des montagnes. Depuis un demi-siècle environ, six grandes lignes ferrées ont été

ouvertes à travers les Alpes : la ligne de Vienne à Trieste, à travers le Semmering (ouverte en 1854) ; celle d'Innsbrück à Vérone, par le Brenner, terminée en 1867 ; le tunnel du Mont-Cenis, inauguré en 1871, entre la France et l'Italie ; le tunnel de l'Arlberg, dans le Tyrol (1884) ; et enfin le tunnel du Saint-Gothard, terminé en 1882 et celui du Simplon, ouvert en 1906, qui relie directement la Suisse à l'Italie. A ces grands travaux aujourd'hui achevés s'ajouteront bientôt d'autres entreprises du même genre, perfectionnements de lignes en exploitation ou création de voies nouvelles qui sont déjà projetées, étudiées, préparées ou même en cours d'exécution. Ces gigantesques efforts se justifient pleinement par l'importance des voies ferrées et des transports en général, au point de vue des opérations commerciales qu'ils facilitent, des progrès économiques dont leur sont redevables les pays parcourus, de l'influence politique même que l'heureuse disposition du réseau peut exercer en cas de conflit.

L'organisation des voies ferrées est, en effet, l'auxiliaire indispensable de tout le commerce d'un pays ; mais les obstacles multiples accumulés par la nature sur le sol helvétique rendaient leur construction des plus difficiles. Néanmoins, la position géographique même de la Suisse pouvait faire de l'industrie des transports une source féconde et directe de profits alimentée à la fois par le commerce national et les transactions des pays étrangers.

Il n'est plus besoin de démontrer aujourd'hui quels bénéfices peut procurer à une nation l'organisation des transports terrestres ou maritimes. On s'explique aisément les efforts de tous les pays du continent européen pour améliorer leurs réseaux, et ceux de la Suisse en particulier, pour relier par des voies ferrées les centres industriels aux ports maritimes et pour attirer, autant que possible sur ses rails, le transit commercial. C'est pour y parvenir que le Gouvernement helvétique s'est appliqué avec tant d'énergie et de persévérance à développer son réseau pour l'adapter aux besoins du trafic international, à tirer le meilleur parti de la situation géographique de son pays pour en faire l'intermédiaire naturel et indispensable entre les nations voisines, ou, comme on a dit, « la plaque tournante de l'Europe. »

Au point de vue économique, ce petit pays au sol pauvre, auquel la nature semblait jadis avoir refusé tout autre don que la beauté, a su tirer un merveilleux parti de ses charmes, de son climat, de ses sites, créer et développer depuis quelques années un grand nombre d'établissements industriels en utilisant ses chutes d'eau.

Les travaux qu'il a entrepris avec le concours d'ingénieurs et de capitalistes étrangers pour construire des lignes de chemin de fer, des voies de pénétration à travers les Alpes, ont contribué singulièrement à augmenter le nombre de ses visiteurs, à étendre son

commerce, à favoriser l'essor de son industrie. N'est-ce pas au percement du Saint-Gothard et du Brenner que des villes du Nord comme Zurich, Winterthur doivent, en partie du moins, leur fortune? Grâce au Gothard et au Simplon, les cantons les plus isolés jusqu'ici du reste de la Confédération, le Valais, les Grisons, le Tessin se trouvent rapprochés des autres, peuvent prendre part à leur activité, à la richesse commune, exploiter avec profit leurs propres pâturages, leurs forêts, les trésors de leurs montagnes, créer des établissements industriels, échanger leurs produits avec ceux des pays voisins dont ils étaient si nettement séparés.

Au point de vue politique enfin, l'importance des voies ferrées en général, et surtout des chemins de fer transalpins n'est pas moins considérable. Elle a été aperçue et mise en relief dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle par les hommes d'Etat les plus clairvoyants. C'est ainsi que M. de Bismarck, le véritable instigateur du Saint-Gothard, s'efforçant de déterminer l'Allemagne du Nord à subventionner cette entreprise, disait au Reichstag en 1870 : « La Confédération du Nord doit être profondément convaincue qu'une nécessité politique réclame la formation d'une nouvelle et rapide voie de communication qui nous rattache à l'Italie ; il nous faut une voie qui ne soit pas sujette à d'autres nations, ou tout au moins qui ne le soit qu'à un pays neutre comme la Suisse... il

a fallu des motifs bien graves pour que le Gouvernement sollicite des Chambres un pareil concours... La question est d'une nature tellement délicate que vous saurez vous-mêmes, je l'espère, facilement l'apprécier et que vous voudrez bien, pour cette raison, me dispenser de vous en dire davantage. »

En France, Jules Ferry partageait l'opinion du chancelier de fer, puisqu'il disait, au cours d'une interpellation au Corps législatif : « La Suisse était une [forteresse naturelle couverte par le rempart des Alpes ; les Alpes percées, le rempart n'existe plus. Et par surcroît, après avoir laissé faire Sadowa, vous avez laissé détourner de nous l'Italie que vous trouvez maintenant toujours tournée du côté de ce géant du Nord que vous avez laissé s'élever et grandir » (1).

En Suisse, partisans et adversaires des voies transalpines étaient du moins d'accord sur l'influence politique qu'elles étaient susceptibles d'exercer un jour ; mais tandis que les uns voyaient dans ces entreprises un danger pour la neutralité du territoire, les autres les considéraient comme des moyens de défendre et de considérer cette neutralité pour le plus grand avantage des nations voisines elles-mêmes (2). En réalité,

(1) Séance du 20 juin 1870. « Journal officiel » du 21.

(2) « Pourquoi, disait M. le Conseiller Welti à l'Assemblée fédérale, les grandes puissances ont-elles constitué une Suisse indépendante et neutre au centre de l'Europe ? Sans doute parce que

sa neutralité politique, au milieu de grandes puissances rivales a servi les intérêts économiques de la Suisse. Celle-ci a trouvé autour d'elle des encouragements et des appuis financiers qui lui ont permis, dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle, d'attirer sur son territoire, dans le sens le plus avantageux, l'axe des grands courants commerciaux de l'Europe. La politique ferroviaire de la Suisse a sans doute favorisé quelquefois les visées politiques de ses voisins ; mais on peut lui rendre témoignage qu'elle a servi habilement ses intérêts sans froisser personne, et manifesté constamment le plus sincère désir de garder son indépendance et sa neutralité. La Confédération helvétique a su néanmoins intéresser à ses prodigieux travaux les Gouvernements étrangers, obtenir des uns et des autres des subventions pour prolonger son réseau à travers le Jura et les Alpes, conclure des Conventions diplomatiques ou des arrangements particuliers entre les Compagnies de chemins de fer pour établir des tarifs communs, simplifier les formalités

notre pays a pour elles une très grande valeur militaire et stratégique. Il fonctionne comme un isolateur destiné à empêcher le contact entre les grands pays qui l'enserrent. . . . Par conséquent, tout ce qui augmente la signification et la portée stratégique de notre territoire, augmente la valeur de sa neutralité pour ses voisins. Si nous construisons des chemins de fer à travers les Alpes, les grandes puissances auront un intérêt de plus à ce qu'aucune d'elles ne s'en empare au préjudice des autres ».
« Gazette de Lausanne », 12 mars 1904.

douanières ou même répartir les bénéfices d'une exploitation commune.

Or, la France est intéressée, elle aussi, au développement du réseau suisse, à la direction que l'ouverture des voies transalpines peut imprimer au mouvement du commerce en Europe. Nous ne devons pas oublier que la chaîne des Alpes forme la frontière sur trois cents kilomètres, à vol d'oiseau, entre la France et l'Italie vers laquelle on fait converger toutes les voies qui amènent aux ports de la Méditerranée le trafic du Nord et du Nord-Ouest du Continent. Il ne faut pas perdre de vue que Marseille est encore aujourd'hui le port méditerranéen le plus considérable, possesseur jusqu'à une époque récente du quasi-monopole du transit en provenance ou à destination de l'Extrême-Orient. Si nous ne sommes plus placés sur la route qui conduit le plus directement de la Lombardie en Allemagne, du moins notre territoire peut être considéré comme l'intermédiaire naturel entre l'Italie et les contrées du Nord-Ouest : la Belgique, la Hollande dont nous ne sommes séparés par aucun obstacle géographique, l'Angleterre même dont nous sommes les plus proches voisins.

Aussi nos intérêts économiques sont-ils nécessairement affectés par les travaux de nos voisins qui ont pour effet et pour but de modifier à leur profit les courants commerciaux de l'Europe. Notre commerce extérieur peut souffrir des avantages qu'en retirent

nos concurrents étrangers ; le transit international qui empruntait notre territoire peut être détourné. Devons-nous lutter contre de pareils dangers, en construisant des voies nouvelles, en modifiant notre réseau de chemins de fer, nos tarifs, nos horaires ? Serait-il plus sage au contraire et plus habile, de chercher à concilier nos propres intérêts avec ceux des pays voisins, de faciliter même sur nos réseaux l'accès des tunnels étrangers sauf à nous réserver par convention une part du trafic commun ?

Ces questions extrêmement délicates et complexes ont donné lieu à de longues négociations, à des controverses ardentes. Les conflits entre l'intérêt général et de puissants intérêts particuliers, des modifications incessantes à la puissance économique des nations rivales ont fait prévaloir tour à tour des solutions quelque peu contradictoires et suscité dans notre politique une certaine hésitation et un certain flottement. Une Convention récente conclue entre la France et la Suisse paraît avoir résolu, pour un certain temps au moins, la plupart des difficultés que pouvait soulever entre elles la question des chemins de fer transalpins.

Vivement attaquée par les uns, acceptée avec enthousiasme par les autres, cette convention marquera, croyons-nous, une étape importante dans le développement de nos relations économiques avec les pays voisins, et modifiera une fois de plus les données des problèmes que ces relations soulèvent.

C'est pourquoi l'étude de cette Convention elle-même, des critiques qu'elle a provoquées, de son influence possible sur notre commerce extérieur et le transit international nous paraît intéressante. Il n'est pas moins utile, croyons-nous, d'examiner avec attention les circonstances qui nous ont amenés à conclure cet arrangement et les projets mis en avant de différents côtés, pour améliorer et multiplier nos voies d'accès vers l'Italie.

L'étude de ces questions très compliquées et fort importantes, dans la lutte économique que nous avons à soutenir, peut se ramener à trois parties :

1° L'exposé rapide des différents aspects sous lesquels s'est présentée en France la question des voies ferrées à travers les Alpes ;

2° L'examen de la Convention franco-suisse du 18 juin 1909 et des conséquences qu'elle peut avoir pour les intérêts français ;

3° L'étude des principaux projets que l'on a proposés pour soutenir la concurrence faite à notre commerce extérieur et à nos transports par le développement des réseaux étrangers.

Nous nous efforcerons d'en dégager une notion aussi exacte que possible de nos intérêts économiques et des moyens les plus propres à les sauvegarder, sans nous flatter toutefois de donner à ce problème une solution définitive. On peut prévoir, en effet, avec la commission d'études de 1907 que des faits imprévus,

des « évènements nouveaux », des « négociations diplomatiques » viendront, plus d'une fois encore, changer l'aspect de la question, et provoquer des études et des efforts nouveaux.

PREMIÈRE PARTIE

Le problème des voies transalpines et les intérêts français.

Il ne saurait entrer dans notre plan de refaire, après tant d'autres, l'historique des voies ferrées qui convergent de la France et de la Suisse vers l'Italie. Cette histoire a été écrite maintes fois et développée tant au point de vue technique qu'au point de vue économique et politique. Mais pour juger exactement la valeur même de la Convention de Berne, pour apprécier son opportunité et comprendre la portée de ses dispositions, il faut se rendre compte du concours de circonstances qui l'ont fait naître. Il nous paraît indispensable de mettre en lumière l'influence que le développement du réseau Suisse a exercée sur notre commerce extérieur et sur nos chemins de fer, de rappeler les modifications successives apportées par la construction du Saint-Gothard et du Simplon à la direction du transit international et des courants commerciaux entre le Nord de l'Europe et l'Italie. Tous ces travaux étaient de nature à compromettre les avantages naturels que la France retirait de sa position géogra-

phique. Il était nécessaire, urgent même, comme nous le verrons, de protéger nos intérêts, soit en combattant directement la concurrence des nouvelles lignes par l'amélioration de notre propre réseau, soit en nous efforçant de retenir la part du trafic qui nous revient au moyen d'une entente avec nos voisins.

CHAPITRE PREMIER

LE SAINT-GOTHARD ET LE MONT-CENIS

A l'époque où fut inaugurée la ligne de Chambéry à Turin, en 1871, la Suisse ne communiquait avec l'Italie par aucune voie ferrée. Elle était contournée par deux lignes étrangères, entièrement construites en dehors de son territoire, qui conduisaient de la péninsule vers le Nord et le Nord-Ouest de l'Europe ; à l'Est, la ligne d'Innsbrück à Vérone, ouverte en 1867, franchissait le col du Brenner, et la ligne du Mont-Cenis, à l'Ouest, reliait la France et l'Italie.

Cependant le projet de construire à travers les Alpes, une voie ferrée qui mettrait en communication directe la Lombardie avec les cantons du centre et même du Nord de la Suisse avait été proposé plus de vingt-cinq ans auparavant. Dès 1845, on avait émis l'idée de prolonger la ligne de Bâle-Lucerne, le long des rives du lac des Quatre-Cantons, de lui faire remonter le cours de la Reuss et franchir les Alpes au Saint-Gothard (1). Bientôt abandonné, ce projet avait

(1) Clerget, « La Suisse au xx^e siècle ».

été repris vers 1850. On vit même se former en 1857, une « Union du Saint-Gothard » dans laquelle entrèrent un certain nombre de cantons du Nord-Ouest : Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne et les quatre cantons du centre : Uri, Schwyz, Lucerne, Unterwald.

Bien des rivalités, bien des conflits d'intérêts s'opposèrent longtemps à la réalisation de ce projet ; des difficultés financières et techniques en retardèrent l'exécution. Il fallut, pour mener à bonne fin cette entreprise très discutée, d'une utilité incontestable, toute l'habileté et la puissante énergie de M. de Bismarck qui cherchait dans sa réalisation, un moyen d'isoler la France au profit des intérêts économiques et politiques de l'Allemagne, de créer entre le Nord et le Sud de l'Europe un courant commercial affranchi de nos réseaux et de donner la main par dessus les Alpes à l'Italie dont il préparait l'alliance. La Suisse, encouragée par ses exhortations, aidée aussi par les subsides d'ailleurs insuffisants de l'Allemagne et de l'Italie, se lança dans une entreprise dont elle n'avait pas su calculer exactement l'importance. Le coût de la construction dépassa de beaucoup les prévisions les plus larges. Ce n'est qu'après de nombreuses vicissitudes de toutes sortes que la ligne du Saint-Gothard fut enfin ouverte en 1882.

Cette nouvelle voie ne tarda pas, bien qu'on l'ait nié quelquefois, à faire une concurrence très sérieuse

à notre ligne du Mont-Cenis : elle nous enlevait tout le trafic entre l'Italie et l'Allemagne du Nord qui empruntait jusqu'alors le réseau français. La zone d'influence s'étendit au Nord-Ouest de l'Europe, détournant de nos rails, au profit des chemins de fer du Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine, tout le transit entre la Lombardie et le Piémont d'une part, et d'autre part, les ports de la Belgique et de la Hollande. Toutes les marchandises qui arrivaient sur le Continent par Ostende, Anvers, Rotterdam, descendirent par Bruxelles, Namur, prirent la route du Luxembourg pour gagner ensuite Metz, Strasbourg, remonter la vallée du Rhin, pénétrer en Suisse à Bâle et se diriger ensuite vers le Saint-Gothard sans emprunter un kilomètre du réseau français. La ligne du Saint-Gothard nous retirait « jusqu'à Lyon, dit M. Dervillé (1), le trafic de Milan, comme il enlevait à Marseille pour le donner à Gênes, la plus courte distance entre la Suisse orientale et la mer ». Le Ministre des Travaux publics reconnaissait à son tour, dans une lettre du 11 octobre 1909, communiquée à la Chambre des députés par M. Deléglise, que « les grands courants de trafic qui s'établissent entre la France et l'Italie ont leur source soit à Paris qui constitue à la fois un point d'origine et un point de transit pour les prove-

(1) Discours de M. Dervillé à l'assemblée générale des actionnaires de la C^{ie} P.-L.-M. « Journal des transports », 4 mai 1907.

nances du Nord et de l'Angleterre, soit à Lyon, où convergent les routes du Midi, du Centre et de l'Océan » (1). La région lyonnaise et toute la région du Midi qui rencontre Lyon sur le chemin de l'Italie restaient tributaires du Mont-Cenis, mais la région si industrielle de l'Est jusqu'au Nord de Dijon, et, à fortiori, une grande partie de la Suisse française, devenaient tributaires du Saint-Gothard. Dijon est, en effet, à 630 kilomètres de Milan, le centre commercial de la Haute-Italie, par le Mont-Cenis, et à 655 kilomètres par le Saint-Gothard ; mais Bezançon est à 621 kilomètres de Milan par le Mont-Cenis et à 544 par le Gothard. Gray en est éloigné de 568 kilomètres par le Gothard et de 642 par la ligne française. Toute la région parisienne entrerait elle-même dans la zone d'influence du Saint-Gothard puisque la distance entre Paris et Milan, qui est de 965 kilomètres par le Mont-Cenis, n'est plus que de 891 kilomètres par le Saint-Gothard (2).

(1) Séance du 8 décembre 1909. « Journal officiel » du 9 décembre.

(2) Nous devons faire ici une double remarque :

1° Les distances que nous indiquerons dans le cours de cette étude seront toujours des distances *réelles* et non des distances *virtuelles*, c'est-à-dire des distances majorées en raison du profil de la voie, qui augmente les frais de construction, d'entretien et d'exploitation. Ces distances ont été calculées par les ingénieurs suivant des méthodes plus ou moins empiriques qui conduisent à des résultats dont la comparaison est pratiquement impossible.

D'ailleurs, les Compagnies de chemins de fer sont obligées, d'après leurs conventions internationales, d'acheminer les marchandises par la voie dont la distance réelle est la plus courte. Enfin, la traction

Il en était de même de toute la région du Nord, de nos ports de la Manche et du Pas-de-Calais. Le trafic de Boulogne s'achemine aujourd'hui par Amiens, Reims, Belfort, pour rejoindre à Bâle les lignes allemandes. Les marchandises qui partent de Calais ou de Dunkerque vers l'Italie, sont dirigées par Lille, Namur et continuent leur route sur les lignes étrangères (1). On estime que nous perdons ainsi sur les rails français le bénéfice de 1555 kilomètres de voies ferrées (2). La Chambre de commerce française de Genève calculait en 1900 que « depuis vingt ans, le Gothard a fait

électrique qu'on peut installer sur les pentes rapides, permet de diminuer les frais d'exploitation et d'accélérer la vitesse. La distance réelle peut seule fournir une base sérieuse d'appréciation. « On ne parcourt pas des distances virtuelles », a dit quelque part M. Noblemaire.

2° Nous raisonnerons toujours d'après les distances indiquées dans les barèmes des chemins de fer, les indicateurs « Chaix » ou des documents officiels. L'étude des nombreux écrits publiés sur la question des chemins de fer transalpins nous a convaincus de l'extrême difficulté que l'on rencontre pour déterminer les distances avec une exactitude absolue : sans parler de la haute fantaisie avec laquelle certains défenseurs de projets grandioses présentent des plans et calculent des distances, on trouve dans les documents officiels eux-mêmes, et dans les rapports les plus consciencieux des divergences d'appréciation qui enlèvent toute certitude complète.

(1) La distance de Calais à Milan serait de 1151 kilomètres par le Gothard (Rapport de M. Noblemaire à la Chambre de commerce française de Genève, 15 janv. 1901) et de 1222 par Paris et le Mont-Cenis (Chaix). La distance d'Anvers à Milan, est de 916 kilomètres par les lignes allemandes, et de 1283 via Paris et le Cenis (v. Regnier Rapport à la Chambre, 1909. Annexe 2828).

(2) Discours de M. Pichon à la Chambre, 7 décembre 1909, *J. off.* du 8 ».

perdre aux intérêts français de 40 à 50 millions par an, en détournant de nos lignes de chemins de fer, de nos voies de navigation une partie du trafic (1). Les statistiques révèlent, en effet, que de 1880 à 1889, le tonnage passant par Modane diminua de 56 %; pour le commerce italo-suisse, la diminution atteignit 67 % (2). La ligne du Mont-Cenis ne recevait plus en 1904, que 186,237 tonnes du transit entre la Suisse et l'Italie, tandis que les échanges entre ces deux pays s'élevaient au chiffre de 637,673 tonnes. Il est évident que la plus grande partie de ces marchandises passait par la route du Saint-Gothard (3). Si cette ligne rapprochait heureusement certaines régions de la France du centre commercial de l'Italie, il en rapprochait davantage encore les villes industrielles allemandes, comme Francfort, Cologne, Augsbourg, Essen, dont il stimulait la concurrence à nos dépens; il favorisait le développement de nouvelles cités industrielles au nord et au centre de la Suisse.

Il est impossible, enfin, de ne pas reconnaître l'influence au moins indirecte de l'ouverture du Saint-

(1) Jarrier : La question du Simplon et le percement du Petit Saint Bernard. (Conférence à la Société d'Agriculture des sciences et de l'industrie de Lyon, 2 mai 1905).

(2) Ruegg : die Wirkungen der St Gothardbahn (Leipzig, 1892).

(3) De 1885 à 1907, la recette kilométrique pour les marchandises s'est élevée de 39,600 francs, à 88,000 francs « Journal des Transports », 29 juin 1907. — Brunhes : « Revue des Deux-Mondes, 15 nov. 1909. »

Gothard sur les progrès du port de Gênes et le ralentissement simultané du trafic de Marseille dans les années qui suivirent l'inauguration de cette ligne. De 1881 à 1883 le mouvement du port de Gênes s'éleva de 2,025,147 tonnes à 2,455,773, soit une augmentation de plus de 430,000 tonnes et le transit du port italien s'éleva (de 1888 à 1902) de 127,749 tonnes à 379,460. Inversement, le transit de Marseille qui était de 91,775 tonnes en 1881, tombait à 75,111 tonnes en 1882 et à 52,663 tonnes en 1886 (1). Sans doute la prospérité de Gênes et de Marseille, la prépondérance de l'une sur l'autre ne dépendent pas uniquement des réseaux qui aboutissent à ces deux villes ; mais il est évident que l'organisation des voies ferrées dans l'arrière-pays d'un port de commerce constitue un facteur important de sa fortune. Il est vrai que la création de nouveaux tunnels et de nouvelles lignes vers l'Italie, les ententes internationales pour faciliter au commerce français l'accès des tunnels suisses pourront nuire quelque peu aux intérêts de notre grand port méditerranéen. Mais quelque souci que doive nous inspirer l'avenir de Marseille, l'intérêt général de notre commerce exigeait qu'on se préoccupât de ne pas laisser détourner de nos lignes au profit des réseaux étrangers, notre part légitime du

(1) Paul-Louis Dubois : Gênes et Marseille. « Revue des Deux Mondes, 1904 ».

trafic international, de ne pas laisser écarter de notre territoire, sans aucun profit pour Marseille, les grands courants commerciaux qui s'établissent à travers l'Europe. Les intérêts de Marseille ne seront pas sacrifiés complètement à l'intérêt général. S'il ne peut plus prétendre au monopole dont il jouissait autrefois, son port a pu réparer depuis quelques années une partie du préjudice que l'ouverture du Saint-Gothard lui avait causé (1), et il y a lieu de croire que de nouvelles modifications dans l'organisation de nos voies ferrées n'auront point pour effet d'entraîner sa ruine. D'ailleurs la ligne du Mont-Cenis est aujourd'hui insuffisante pour le trafic qu'elle doit assurer : on a dû acheminer plus d'une fois par d'autres lignes des marchandises que l'encombrement de la voie du Fréjus empêchait d'arriver directement de France en Italie.

Le développement même de notre commerce aussi bien que de la concurrence de nos voisins nous faisait donc un devoir de chercher à améliorer nos voies de communication vers l'Italie. La construction du Saint-Gothard ne pouvait manquer de soulever en France ce problème économique : Comment pouvait-on défendre les intérêts de notre commerce extérieur, de nos transports, contre la concurrence du Gothard et devant l'insuffisance prochaine de notre réseau ?

(1) D'après la Chambre de commerce de Marseille, le transit moyen de 1903 à 1906, serait de 273,000 tonnes.

CHAPITRE II

LE SIMPLON ET LE MONT-CENIS

Les chemins de fer français ne pouvaient avoir la prétention d'échapper complètement à la concurrence du Gothard ; mais on pouvait s'efforcer d'en atténuer les effets, d'empêcher le nouveau tunnel d'étendre à l'Ouest sa zone d'influence au détriment de notre réseau. Pour conjurer le péril, ou du moins pour limiter le préjudice que la nouvelle ligne allait nous créer, deux moyens se présentaient à l'esprit des hommes d'Etat français, la Suisse elle-même devait bientôt nous en suggérer un troisième. Il fallait nous entendre le plus tôt possible avec l'Italie pour améliorer profondément la ligne du Mont-Cenis et la rendre propre à un trafic plus rapide et plus intense. Ou bien il fallait entreprendre la construction d'une nouvelle ligne transalpine qui nous eut rapprochés très-sensiblement de la Lombardie, le véritable centre commercial de l'Italie du Nord.

Mais les douloureux événements de 1871 ne permettaient pas au Gouvernement de songer à de pareils

travaux. De plus, nos relations politiques avec l'Italie n'étaient guère favorables à une entente commune. Le Gouvernement de Victor-Emmanuel orientait nettement sa politique vers une alliance avec le nouvel Empire allemand : en apportant son concours financier à la construction du Gothard, il pensait servir autant ses desseins politiques que les intérêts commerciaux du pays. Malgré le relèvement de nos finances, malgré l'heureuse amélioration de nos relations politiques avec l'Italie, malgré une réelle communauté d'intérêts entre les deux nations sœurs, on n'a pu arriver jusqu'ici à la réalisation d'aucun projet.

Cependant la construction du Saint-Gothard ne portait pas ombrage aux seuls intérêts français. Toute une partie de la Suisse placée entre le Mont-Cenis et le Gothard, allait devenir tributaire du nouveau tunnel sans bénéficier pour cela du courant commercial qui devait en résulter. En dépit de la Constitution de 1852, qui adoptait le principe de la non-intervention de l'Etat en matière de chemins de fer, le Gouvernement fédéral avait accordé en faveur du Gothard une subvention de quatre millions et demi ; il s'engageait en outre à fournir une égale subvention aux autres voies transalpines qu'on projetait de construire depuis plusieurs années à l'Est et à l'Ouest du territoire Suisse. En attendant ces dernières, tous les cantons de langue française se trouvaient amenés à contribuer indirectement à la construction d'une ligne qui pouvait causer

plus de préjudice que d'avantages à leur commerce. Si quelques-uns d'entre eux, en effet, gagnaient quelques kilomètres vers l'Italie, les cantons allemands, jadis plus éloignés, se trouvaient maintenant avantagés au point de vue de la distance et venaient créer aux cantons romands une concurrence que ne pouvait compenser pour eux une abréviation du parcours.

Or les cantons de langue française cherchaient depuis longtemps à établir sur leur propre territoire une ligne à grand trafic. Cette ligne devait partir de la frontière française, contourner les rives du lac Léman, puis emprunter la vallée du Rhône et déboucher en Italie après avoir traversé les Alpes au Simplon.

Cette voie devait leur ouvrir une porte sur la Lombardie et les placer, pendant plus de deux cents kilomètres (1), sur le parcours d'une route internationale à grand trafic qui reliait l'Italie au Nord-Ouest de l'Europe. L'idée de contruire une voie ferrée à travers le massif du Monte-Léone était presque aussi vieille que le premier projet du Saint-Gothard. Elle paraît avoir été lancée pour la première fois par une commission internationale que le Gouvernement piémontais avait chargé d'étudier la construction possible de lignes de chemins de fer à travers les Alpes (1851). Abandonné une première fois, ce projet fut repris en 1853 par un français, le comte de Lavalette, qui obtint

(1) La distance officielle d'Iselle à Vallorbe est de 216 kilomètres.

en 1856 la concession d'une ligne entre Arona et Domodossola et celle d'une autre ligne entre Genève et le canton du Valais, sur la rive gauche du Léman : les deux tronçons devaient être réunis un jour par un tunnel sous le Simplon.

Le comte de Lavalette commença en 1860 l'exploitation de la seconde ligne entre le Bouveret et Sion ; mais la mauvaise administration de la Société entraîna la faillite de l'entreprise en 1865. La « ligne d'Italie », comme on l'appelait, rachetée plus tard par son ancien directeur, M. de Lavalette, pour le compte d'une nouvelle Société, ne fut pas mieux administrée que la première fois.

Le Gouvernement fédéral prononça, en 1872, sa déchéance définitive. On pouvait regretter d'autant plus l'échec de cette entreprise qu'elle favorisait le développement commercial des cantons de langue française et répondait notamment aux vues du canton de Vaud qui avait déjà conçu le projet d'une grande ligne internationale. En 1856, en effet, le Conseil d'Etat Vaudois avait accordé à la Compagnie de l'Ouest-Suisse une subvention de 3,500,000 francs pour l'établissement d'une voie ferrée qui partirait de Jougne, sur la frontière française, pour aboutir, provisoirement au moins, à Massongex sur la frontière Valaisane. Limitée à ces deux points, cette ligne ne pouvait être par elle-même rémunératrice ; on prévoyait bien que le trafic local serait insuffisant pour couvrir les frais

d'exploitation et ceux de premier établissement. Mais on escomptait déjà qu'une double entente avec la France et l'Italie permettrait un jour de la prolonger au delà des frontières, qu'on arriverait à construire cette grande voie internationale qui a été achevée cinquante ans plus tard à force d'énergie et de persévérance, et dont la Convention de Berne a eu précisément pour but de résoudre les dernières difficultés.

Le prolongement de la « ligne d'Italie » jusqu'à Sion, venait fort à propos pour seconder ce projet. Malheureusement les deux faillites successives des Compagnies concessionnaires (en 1865 et en 1872) ruinèrent les espérances des cantons simplonistes. L'entreprise fut enfin rachetée en 1873, par un syndicat dont faisait partie la « Société financière Vaudoise » et les chemins de fer de la Suisse occidentale ; une nouvelle Compagnie, la « Compagnie du Simplon », acheva la ligne depuis le Bouveret jusqu'à Brigue, au pied même du Monte-Leone et mit tout en œuvre afin de réaliser le rêve pour lequel le canton de Vaud avait déjà fait de lourds sacrifices.

Il était temps d'agir, car les cantons intéressés à la construction du Gothard, soutenus par l'influence de M. de Bismarck, avaient déjà remporté une victoire. Un traité international entre la Suisse, l'Italie et la Confédération de l'Allemagne du Nord, leur permettait déjà (en 1870) de commencer l'exécution de leur

entreprise (1), et il importait, au point de vue économique, de ne pas laisser créer un courant commercial qu'on aurait peut-être beaucoup de peine à détourner dans la suite. Mais la partie la plus importante et aussi la plus délicate du projet des cantons romands, la construction du tunnel du Simplon, était encore loin d'être achevée : la ligne du Gothard, conçue probablement après celle du Simplon, fut, en effet, inaugurée 24 ans plus tôt. La Compagnie du Simplon éprouvait les plus grandes difficultés pour réunir les capitaux dont elle avait besoin. Elle fit tous ses efforts pour obtenir le concours financier de la France et de l'Italie que le projet intéressait particulièrement. L'Italie ne pouvait que désirer la création de nouvelles voies d'accès à travers la Suisse vers les ports maritimes de l'Europe occidentale. Une commission nommée en 1863 par le Gouvernement italien pour étudier les conséquences probables du percement du Saint-Gothard, concluait ainsi : « Il faut bien que les perspectives les plus favorables à notre commerce reposent sur le transit que la Suisse, au moyen de nouveaux passages alpins, dirigera sur notre territoire, ce qu'il est facile de comprendre pour peu qu'on réfléchisse que cette nation industrielle qui, aujourd'hui, ne reçoit de notre transit que pour 28 millions

(1) La Suisse et l'Italie signèrent, le 15 octobre 1869, une Convention à laquelle l'Allemagne du Nord adhéra le 20 juin 1870, et qui fut ratifiée le 18 juillet suivant par le Conseil fédéral de Berne.

de marchandises, en reçoit de la France et de la Confédération germanique pour au moins 570 millions. Notre principale préoccupation doit être de détacher la plus grande partie possible de cette immense masse de marchandises suisses dirigées sur des territoires étrangers au nôtre... » (1). Quant à la France, non seulement, on espérait pouvoir lui démontrer aisément tout le préjudice que le tunnel du Saint-Gothard ne manquerait pas de causer à son réseau et notamment à la ligne du Cenis, mais l'entreprise du Simplon pouvait lui être présentée comme une revanche sur le Gothard, auquel le Chancelier allemand avait attribué une importance politique considérable.

Les hommes d'Etat français les plus influents paraissent acquis à la cause du Simplon. Déjà le 21 juin 1870, à la suite de l'interpellation développée par Jules Ferry, dont nous avons parlé, une proposition tendant à accorder à cette entreprise une subvention de quarante millions avait été déposée au Corps législatif ; mais cette proposition n'eut aucune suite en raison de la déchéance de l'Empire et de la dissolution du Corps législatif. L'idée fut reprise à l'Assemblée nationale en 1873. 123 députés proposèrent d'apporter à l'entreprise du Simplon une subvention annuelle de quatre millions pendant 12 ans. Cette proposition fut l'objet

(1) Cf. Louis Laffitte : « Les routes du commerce Suisse et la concurrence des ports européens ». Extrait du « Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Genève ».

d'un rapport défavorable de la Commission, et renvoyée aux fins de nouvelles études aux Ministres compétents. La question semblait définitivement enterrée. En vain, la Compagnie du Simplon fit-elle proposer, quelques années plus tard, par le Conseil fédéral, d'entamer de nouvelles négociations. Cette démarche demeura encore sans résultat.

Enfin une dernière proposition fut faite au Parlement en 1880, alors que Gambetta, partisan convaincu et éloquent de l'entreprise du Simplon, était Président du Conseil. Un député, M. Léon Renault, proposa au nom de 108 de ses collègues d'ouvrir pendant dix ans un crédit annuel de cinq millions pour en faciliter l'achèvement. Cette dernière proposition fut encore repoussée à une forte majorité. M. Loubet, rapporteur, conclut au nom de la Commission d'initiative, à la nomination d'une Commission spéciale qui étudierait simultanément la question du Simplon et celle du Mont-Blanc.

Ces échecs successifs s'expliquent par les intérêts divers que l'on croyait, à tort ou à raison, lésés par le projet du Simplon. Malgré de puissants appuis, cette question rencontrait en France une très forte opposition : de la part du Ministère de la Guerre qui considérait comme un danger pour la défense nationale le percement d'un tunnel dont nous ne pouvions défendre l'entrée ; de la part de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée qui craignait avec raison de voir

s'élever un nouveau concurrent à ses lignes de Marseille et du Mont-Cenis ; de la part du Ministre des Finances lui-même qui avait le souci de ménager les deniers de l'Etat ; enfin de la part de l'opinion publique qui craignait de faire un marché de dupe en fournissant des capitaux à une entreprise étrangère dont le bénéfice devait revenir presque tout entier à l'étranger. D'ailleurs, on ne semblait pas se rendre un compte bien exact, au Parlement, des véritables intérêts de la France dans la question du Simplon. « La voie du Simplon, disait le Rapporteur à l'Assemblée Nationale, procurerait bien de Paris à Plaisance, sur la voie du Mont-Cenis, un raccourci de 67 kilomètres sur 989, soit environ 7 % d'économie sur la longueur totale ; mais avec l'obligation de franchir deux chaînes de montagnes au lieu d'une. Ce n'est pas pour ce maigre profit que la France dépensera des millions en vue de faire concurrence au passage exclusivement français du Mont-Cenis. » La question de nos voies d'accès vers les Alpes resta longtemps agitée entre deux systèmes opposés : l'un, soutenu par M. Sadi-Carnot, se bornait à l'amélioration de nos voies ferrées vers le Gothard ; l'autre comportait de vastes projets, comme le percement du Petit-Saint-Bernard ou du Mont-Blanc. En définitive on ne fit rien du tout.

La Suisse comprit enfin qu'elle ne pouvait compter sur le concours officiel de la France. Elle dut même renoncer, après la chute du Comptoir d'Escompte, en

1889, à se procurer des capitaux auprès des financiers français. Après de longues et difficiles négociations entamées avec l'Italie depuis 1877, et abandonnées à plusieurs reprises, elle conclut le traité du 25 novembre 1895 « concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer au travers du Simplon, de Brigue à Domodossola. » Les capitaux nécessaires furent fournis par un emprunt de soixante millions, garanti par la Confédération et par les subventions des cantons intéressés (1.176.000 fr.), de l'Italie (4 millions) et enfin de la Confédération elle-même qui ouvrit en faveur du Simplon un crédit égal à celui dont le Saint-Gothard avait bénéficié. Enfin, après de nombreuses difficultés techniques qu'il serait trop long et inutile d'ailleurs d'exposer ici, le Simplon fut livré à la circulation le 1^{er} juin 1906. A cette époque, nous n'étions pas plus avancés en France que vingt ans auparavant : nous discussions encore sur l'opportunité d'ouvrir des voies directes à travers les Alpes entre l'Italie et nos provinces de la Savoie ou du Dauphiné. Serait-il plus avantageux de percer un tunnel sous le Mont-Blanc, ou au col du Petit-Saint-Bernard, ou bien sous le mont Genève (projet Briançon-Oulx) ou encore entre le Mont-Dauphin et Torre-Pallice ? Etait-il préférable au contraire de chercher à tirer parti des travaux mêmes de la Suisse, de conclure des arrangements avec nos voisins, d'améliorer nos voies vers le Simplon ? Tous ces projets avaient leurs défenseurs cha-

leureux et plus ou moins intéressés. Nous verrons bientôt, en étudiant les négociations qui ont précédé la Convention du 18 juin 1909, combien ces hésitations, la concurrence de tous ces projets, ont rendu difficile la conclusion de l'accord franco-suisse.

Cependant le nouveau tunnel construit sans nous, pouvait peut-être nous servir pour résister à la concurrence du Gothard et ramener sur nos lignes une partie du trafic qui nous avait été enlevé. Mais le Simplon ne pouvait-il pas concurrencer nos réseaux et causer à notre commerce extérieur un préjudice plus considérable encore que le tunnel du Saint-Gothard ? Le tunnel du Simplon permettait d'établir entre Paris et Milan une ligne directe apte au grand trafic (1) (à condition toutefois d'effectuer certains travaux indispensables sur le parcours français) ; de ramener sur nos lignes une partie du transit international entre le Nord-Ouest de l'Europe et l'Italie, transit qui était détourné par le chemin de fer du Gothard (2). Encore cet avantage est-il sérieusement contesté en raison des conventions internationales passées entre les Compagnies intéressées (3). Mais ces

(1) La distance entre Paris et Milan (d'après les distances tarifées des Compagnies françaises), est de 840 kilomètres, via Vallorbe-Simplon, et 899 kilomètres via Bâle-Saint-Gothard.

(2) Charles Loiseau : *Le Simplon*. « *Revue des Deux-Mondes*, 1902 ». — Jarrin, *loc. cit.*

(3) Cf. Colson. « *Revue des questions de transport* » (*Revue politique et parlementaire*, 1901, p. 393). Il existe une convention

conventions ne sont pas immuables ; elles sont temporaires et arriveront à expiration après un temps déterminé. Nos Compagnies pourront alors obtenir de nouvelles conventions plus avantageuses grâce à l'amélioration de notre réseau.

Nos provinces si industrielles du Nord et de l'Est se trouvaient rapprochées de la Lombardie depuis l'ouverture du Simplon. Elles pouvaient récupérer une partie des avantages que le Gothard avait procuré aux établissements rivaux de l'Allemagne. D'ailleurs la ligne du Fréjus devenait chaque jour plus insuffisante ; on ne pouvait décider l'Italie à exécuter les travaux nécessaires pour l'améliorer ; la construction d'un second tunnel dans cette région eût entraîné des dépenses considérables. N'était-il pas préférable, dans l'intérêt de notre commerce, de nous entendre avec la Suisse et d'améliorer les voies françaises qui conduisaient au Simplon ?

Mais on pouvait penser que si le Gothard avait pu causer un préjudice certain à notre commerce extérieur, le Simplon encore plus rapproché de notre

(cartel), entre la Compagnie Paris-Lyon Méditerranée, et la Compagnie de l'Est d'une part et d'autre part, les chemins de fer d'Alsace-Lorraine pour le trafic des marchandises en petite vitesse, par charges complètes, *viâ* Gothard ou *viâ* Cenis, entre l'Italie, la Belgique et l'Angleterre. Une communauté de recettes aurait été établie et le total des apports serait partagé entre les Compagnies françaises et les chemins de fer allemands suivant une formule déterminée (Convention du 21 septembre 1889)

frontière ne manquerait pas de nuire à son tour et à notre commerce et à notre transit.

La Suisse ne construisait pas ce nouveau tunnel dans le seul but d'accroître l'intensité de son commerce extérieur ; elle comptait bien modifier à son profit le courant des échanges internationaux en Europe et prendre pour elle-même une part des avantages que les nations voisines avaient pu en retirer jusque là.

C'est surtout en assurant la communication entre les différentes parties du Continent que les lignes à grand trafic de la Suisse ont une réelle importance commerciale. Placé entre le Gothard et le Mont-Cenis, le Simplon enlèverait du trafic à l'un et à l'autre, sans grand préjudice pour la République helvétique qui se propose de racheter tôt ou tard toutes ses lignes (1), ni pour le Gothard lui-même qui allait bientôt atteindre son maximum de trafic.

En réalité, l'ouverture du Simplon n'a pas fait jusqu'à présent au transit international du Mont-Cenis tout le préjudice qu'on pouvait craindre. Le transit le plus fort de notre ligne française a été relevé précisément la première année (1907) où le Simplon a fonctionné régulièrement : il s'est élevé à 285,268,3 tonnes,

(1) La Suisse a déjà racheté le « Central » en 1900, le « Nord-Est » en 1901, et les deux années suivantes « l'Union suisse », et le « Jura-Simplon », le « Gothard » en 1909. Cf. Clerget : « La politique de la Suisse en matière de chemins de fer (Revue économique internationale, 1905).

et les années qui ont suivi comptent encore le plus fort tonnage depuis dix ans (1). Néanmoins le transit du Simplon s'est élevé lui aussi presque régulièrement de 19.743 tonnes à 28.446. Ce transit aurait pu revenir à nos lignes françaises si notre tunnel du Mont-Cenis avait été mieux aménagé ou si nous avions réussi à ouvrir une nouvelle ligne franco-italienne. Il est permis de conjecturer pour l'avenir que l'influence du Simplon peut gêner au moins le développement du trafic de nos lignes françaises, car notre chiffre d'affaires ne saurait rester stationnaire au milieu du progrès mondial du commerce et des échanges.

Rapprochée sensiblement de la Suisse française, l'Italie ne pouvait-elle pas alimenter les marchés des cantons romands qui recevaient jusqu'ici la plupart de leurs denrées du Midi et du Centre de la France. Les soieries de la région lyonnaise, les vins et les fruits du Midi, les fleurs de la Provence et de Nice allaient se trouver en concurrence avec les produits des industriels et des agriculteurs lombards. Toutes les marchandises de la Suisse française à destination de la Lombardie allaient abandonner nos lignes. En effet, Genève, le centre commercial le plus rapproché de notre territoire, se trouve à 379 kilomètres de Milan (vià Lausanne-Simplon), dont 147 sur le territoire

(1) V. ci-après (annexe V), le transit du Mont-Cenis de 1901 à 10, et celui du Simplon.

suisse, au lieu de 436 kilomètres via (Modane), dont 15 seulement en Suisse.

Comme on pouvait s'y attendre, l'ouverture du Simplon a porté un coup très sensible au transit italo-suisse par Modane. Le transit total a diminué de moitié dès 1907 et ne cesse de diminuer chaque année. Le transit en grande vitesse notamment, de Suisse en Italie, est tombé brusquement de 62,1 tonnes en 1906 à 16,6 tonnes en 1907 pour se relever légèrement ensuite (1). Le transit en grande vitesse de l'Italie vers la Suisse a été atteint un an plus tard et est tombé de 410,7 tonnes en 1907 à 241,9 tonnes en 1908 ; mais ce fléchissement ne cesse de s'accroître. Il est évident que les marchandises échangées entre l'Italie et la Suisse abandonnent, comme on le prévoyait, le chemin du Mont-Cenis. Nous n'avons sous les yeux ni le chiffre des transports italo-suisse par le Simplon, ni le transit de Modane par nature de marchandises. Mais on sait que le trafic par grande vitesse s'alimente surtout des objets précieux ou sujets à déperissement. Les chiffres précédents nous prouvent combien il était légitime de craindre la concurrence que le Simplon allait susciter à nos établissements horticoles et agricoles de la Provence et du Midi sur les marchés de la Suisse française. Les horticulteurs de la Lombardie réalisant par le

(1) Voir (annexe V), le transit par Modane, entre la Suisse et l'Italie de 1901 à 1910.

nouveau tunnel une économie de temps et de frais de transport chercheront à écarter nos produits sur les rives du Léman, jusqu'à la frontière française.

Bien plus, l'ouverture du Simplon ne pouvait-elle pas menacer la prospérité de Marseille elle-même au profit de Gênes qui se trouverait rapprochée de la Suisse occidentale et utiliserait le réseau suisse sur une plus longue distance ? Quelques-uns de nos départements limitrophes, notamment le Doubs, le Jura, le pays de Gex, la Haute-Savoie allaient se trouver englobés dans la zone d'influence de Gênes.

« Le Simplon percé, dit M. Paul-Louis Dubois, c'est Lausanne à 419 kilomètres de Gênes (au lieu de 520 de Marseille) : c'est donc, selon la logique, tout le transit de la Suisse occidentale ou française — plus de deux cent mille tonnes par an — attiré à Gênes, au détriment de notre grand port méditerranéen... » (1). On a été jusqu'à prétendre que Gênes menaçait de priver Marseille (2) de « la presque totalité de son transit international ». Ces craintes peuvent être exagérées, néanmoins il y avait lieu, en 1906, de se préoccuper de l'avantage considérable que Gênes, retirerait au préjudice de Marseille, de l'ouverture du Simplon. Il est

(1) Gênes et Marseille (Revue des Deux-Mondes, 15 mai 1904, p. 403). — Cf. Loiseau (Revue de Paris, 1^{er} nov. 1902). — P. de Rousiers (Revue de Paris, 15 septembre 1909).

(2) Hubert-Guiraud : Gênes et Marseille. — Déjà d'après la Chambre de commerce de Marseille, le transit moyen (1903-1906), a été pour Marseille, de 273,000 tonnes, et pour Gênes, de 407,000 tonnes.

évident que le port italien retiendra tout le trafic de la Suisse orientale et de la Suisse centrale. La limite des zones d'influence de Marseille et de Gênes sera sans doute une ligne joignant Genève à Bâle et passant par Vallorbe, Verrières, Neuchâtel, le Locle, Bienne. On ne saurait priver Gênes des avantages que lui confère le tunnel du Simplon ; mais on peut atténuer les inconvénients qui en résultent pour Marseille.

D'autres facteurs que la distance, surtout si les différences de parcours ne sont pas très considérables, peuvent décider de la valeur commerciale des lignes de chemins de fer et des avantages qu'elles peuvent apporter à la prospérité d'un port dont elles étendent le rayon d'influence. La rapidité du transport est un facteur important pour les voyageurs et pour les marchandises d'un prix élevé. Or cette rapidité est de plus en plus réclamée par le commerce ; mais elle sera toujours limitée dans les pays de montagnes en dépit du perfectionnement des voies ou de l'emploi de la traction électrique. On pourra presque toujours obtenir, sur de longues distances, un parcours plus rapide par un chemin de plaine détourné. Ainsi les marchandises de Marseille à Genève passent par Lyon (517 kilomètres), bien que la distance entre ces deux villes soit de 469 kilomètres seulement par Grenoble. De Bourg à Bellegarde il y a 64 kilomètres par Nantua et cependant tout le trafic international de ou sur Genève passe par Culoz ; c'est-à-dire sur un parcours plus long de

cinquante kilomètres. A cet égard la direction de la vallée du Rhône et l'excellente organisation du réseau qui la parcourt sont de précieux auxiliaires pour défendre Marseille.

La question des prix de transport est aussi, quoi qu'on en dise, une quantité qui n'est pas négligeable (1). Or, le profil de la ligne a permis à la Compagnie P.-L.-M. d'abaisser ses tarifs dans des proportions que ne permettraient ni l'exploitation des chemins de fer italiens, ni surtout la traversée des Alpes. D'après un rapport du Conseil général des Ponts-et-Chaussées (2), le prix de transport des céréales entre Genève et Gênes ou Marseille est ainsi fixé :

Marseille-Genève.....	13 f. 60
Gênes-Genève. { <i>viâ</i> Mont-Cenis.....	17 90
{ <i>viâ</i> Simplon.....	23 90

Les Génois se plaignent amèrement des réductions que la Compagnie P.-L.-M. a consenties pour retenir le trafic au profit de Marseille, réductions qui permettent d'étendre son rayon d'action jusque dans la Suisse allemande.

« La Compagnie P.-L.-M., dit le professeur Gribaud, poursuit une intéressante politique de tarifs différentiels accordant aux importations suisses des réductions si fortes qu'elles permettent à toutes les villes de s'adresser à Marseille, bien que la route de

(1) Cf. Bellet, « Revue économique internationale », 1905, t. III.

(2) « Journal Officiel », 29 juillet 1909.

Gênes soit plus courte. Par exemple, la distance de Marseille à Brünnen est de 383 kilomètres plus longue que de Gênes. L'égalité est obtenue cependant parce que, sur le parcours Genève-Marseille, coûtant 127 fr. les 10 tonnes, le P.-L.-M sacrifie 52 % à seule fin de faire concurrence au Gothard. Pour Steinberg, la réduction est au maximum de 66 fr. 50, soit 52 %. En ce dernier cas, le P.-L.-M se contente de 60 fr. 50 les 10 tonnes sur un parcours de 471 kilomètres, tandis que le Gothard perçoit 134 fr. pour un parcours de 156 kilomètres : Pino-Brunnen. » (1)

Néanmoins la lutte entre Gênes et Marseille a pour champ le territoire de la Suisse, et le port italien s'efforce de détourner notamment de Marseille vers la Suisse, le trafic des céréales, qui constitue la partie la plus considérable de son transit total (2). Il voudrait en outre obtenir du Gouvernement fédéral un abaisse-

(1) Gribaudi : Le port de Gênes et les voies d'accès des Alpes. (Extrait de la « Revue maritime », octobre 1910, traduit par l'Enseigne de vaisseau Blanchenay).

(2) Voici, d'après le même auteur, le mouvement comparatif des importations de grains en Suisse, par Gênes et par Marseille :

VIA GÈNES.		VIA MARSEILLE.	
	—		—
1903	121 962 tonnes	200.000	tonnes.
1904	124.342 —	200.000	—
1905	134.718 —	200.000	—
1906	132.635 —	270.000	—
1907	114.385 —	270.000	—
1908	64.180 —	134 000	—

Cf. « Le Monde économique » du 12 février 1910.

ment de tarif en raison du long parcours sur le territoire helvétique des marchandises en provenance ou à destination de ses docks, pour concurrencer les tarifs français.

On voit quels intérêts complexes mettait en jeu l'ouverture du tunnel. Quelques-uns ont essayé de fixer approximativement le chiffre des pertes et des bénéfices que pourrait entraîner le Simplon pour le commerce français. C'est un bilan qu'il est impossible d'établir avec une précision suffisante et qui pourrait donner lieu, comme la plupart des conjectures économiques, à de graves surprises. Retenons seulement l'antagonisme qui pourrait exister entre diverses régions industrielles de la France. Cette opposition d'intérêts ne permettrait pas d'adopter une solution unique, bien tranchée. De là les tergiversations qu'on a beaucoup reprochées au Gouvernement français, les atermoiements qu'on a regardés comme des signes de faiblesse, les difficultés d'une entente avec le Gouvernement de Berne, dont les intérêts étaient beaucoup plus faciles à dégager, les ambiguïtés que l'on peut relever dans la Convention du 18 juin 1909. Les Suisses ont d'ailleurs connu des difficultés analogues, comme nous allons le constater en étudiant les préliminaires de la Convention de Berne.

DEUXIÈME PARTIE

La Convention de Berne.

CHAPITRE PREMIER

LES NÉGOCIATIONS RELATIVES A LA CONVENTION FRANCO-SUISSE

Nous avons déjà vu dans un chapitre précédent, que la Suisse, ou du moins le Conseil d'Etat vaudois avait conçu, dès 1856, le projet d'une ligne à grand trafic, qui partirait de la frontière française et conduirait au Simplon. C'est en escomptant les conventions nécessaires avec la France pour la création d'une grande ligne internationale qu'on avait accordé à la Compagnie de l'Ouest-Suisse une subvention de 3,500,000 francs (1). Nous allons voir comment cette idée, suivie avec une ténacité remarquable, a fini par

(1) Ci-dessus, 1^{re} partie, chap. II, p. 26.

être réalisée 53 ans plus tard, malgré tous les obstacles auxquels se sont heurtés ses auteurs, soit chez eux, soit à l'étranger.

En 1867, des ingénieurs français et suisses tinrent une conférence à Dijon, pour s'entendre sur le point de raccordement des lignes de chemins de fer à la frontière et l'adoption de mesures communes qui permettraient d'établir une ligne à grand trafic international. Malheureusement ces efforts furent paralysés en partie par le peu d'entente qui régnait vers 1780 entre la Compagnie P.-L.-M. et sa voisine helvétique : l'intérêt commun devait en souffrir. La ligne construite, on ne tarda pas à s'apercevoir que des modifications importantes seraient nécessaires pour lui faire rendre tous les services qu'on était en droit d'espérer : il paraissait déjà de toute utilité d'abaisser les déclivités du parcours, de supprimer le détour de Pontarlier, le rebroussement de la gare de Vallorbe. Le raccourci Frasnè-Vallorbe et le percement du Mont-d'Or furent proposés, pour la première fois sans doute, par l'ingénieur Jean Meyer, de la Compagnie Suisse-Ouest-Simplon en 1881 et fit presque aussitôt l'objet d'une étude assez complète. Il y avait lieu de penser qu'avec un peu de bonne volonté cette entreprise pouvait être facilement exécutée et que son achèvement coïnciderait tout au moins avec l'ouverture du Simplon.

Mais il fallut compter avec un mouvement parti

du canton de Genève, qui eut en France une répercussion considérable et retarda pour de longues années la réalisation du précédent projet. Nous savons déjà que le Gouvernement fédéral, en accordant une subvention à la Compagnie du Saint-Gothard, avait déclaré qu'il accorderait des subsides égaux pour la construction de deux autres lignes à l'Est ou à l'Ouest du territoire suisse. C'est ainsi que l'entreprise du Simplon avait reçu du Gouvernement fédéral une subvention de 4 millions. Or la ville de Genève, qui fournissait indirectement sa quote-part de toutes ces subventions, demeurait écartée, en raison de sa position géographique, des courants commerciaux que les voies nouvelles tendaient à établir ; elle ne participerait pas à la fortune que les autres cantons pouvaient espérer. C'est alors qu'on imagina de créer une voie d'accès au Simplon qui passerait par Genève et rapprocherait en même temps la grande cité suisse de Paris. L'idée d'une grande ligne internationale Paris-Genève-Simplon était née dans l'esprit des autorités genevoises, dès 1899 : c'est le fameux projet de la Faucille qui en a suscité plusieurs autres et qui a entravé la réalisation du projet précédent.

Un premier projet comportant la construction d'une ligne Andelot-Morez-Genève, présentant des déclivités de 25 à 30 ‰ et atteignant la cote de 1226 mètres fut rejeté par la Compagnie du P.-L.-M. qui le jugea irréalisable. On songea bientôt à construire un raccor-

dement de Saint-Amour à Bellegarde (1). Cependant le Comité de la Faucille (fondé en 1899) présenta un second projet qui devait relier Dijon à Genève par Lons-le-Saunier et Saint-Claude et aboutir à quelques kilomètres de la frontière suisse. Ce projet raccourcirait le parcours de Paris à Genève de 117 kilomètres : on raccorderait à Genève les deux gares de Cornavin et des Eaux-Vives et on doublerait la ligne sur la rive française du Léman jusqu'à Saint-Maurice. Genève se trouverait ainsi sur le parcours d'une grande voie internationale. Néanmoins ce trajet avait le grave défaut d'exiger de 100 à 130 millions, 150 millions peut-être. De plus, sa longueur dépassait de 23 kilomètres celui du Frasne-Vallorbe et nécessitait la construction de près de 40 kilomètres de tunnels, dans les montagnes du Jura, dont le percement est infiniment plus difficile que celui des Alpes et peut donner lieu aux plus graves mécomptes. La question d'argent seule, sans compter les autres difficultés, était de nature à faire réfléchir les plus résolus. Il faut rendre justice à l'enthousiasme, à la persévérance des Gênévois, soutenus par la Chambre de commerce française, pour mener le projet de la Faucille à bonne fin. Les intéressés mirent tout en œuvre pour réussir. Ils voulurent faire croire aux financiers et aux hommes d'Etat français que la Faucille devait être une revan-

(1) « Journal de Genève », 22 février 1899.

che du Simplon et servir d'amorce à une ligne directe sous le Mont-Blanc, entre la France et l'Italie. Pendant ce temps, ils représentaient, en Suisse, l'exécution de la Faucille comme susceptible d'amoindrir et même de faire échouer les projets de nouvelles lignes directes franco-italiennes dont on commençait à parler en France. Au fond l'intérêt de Genève à la réalisation de ce projet était très clair ; mais on était loin de voir aussi nettement quel intérêt la France pourrait bien retirer d'une entreprise aussi coûteuse. Le canton de Genève, le plus intéressé, n'a jamais offert d'y participer pour plus de vingt millions (1). Des négociations engagées entre la Compagnie P.-L.-M. et celle du Jura-Simplon pour la rectification de la ligne de Pontarlier à Vallorbe aboutirent à une Convention signée le 22 février 1899 ; mais le Gouvernement fédéral refusa de la ratifier ; il invita seulement, au début de l'année suivante, la Compagnie du Jura-Simplon à

(1) M. Noblemaire qui, deux ans plus tôt, 13 décembre 1898, avait démontré dans un rapport l'impossibilité d'admettre le projet Andelot-Morez-Genève, ajouta dans une nouvelle note : « L'idée du Comité genevois présente un intérêt particulier pour la Suisse, pour le canton de Genève et plus spécialement pour la ville de Genève..... Il est donc naturel et nécessaire que nos voisins, s'ils ne veulent pas laisser échapper l'occasion qui leur est offerte, prennent à leur charge la plus grande partie de la dépense de 120 millions à laquelle est évaluée la construction de la ligne de Lons-le-Saulnier à Genève, établie presque en totalité sur le territoire français, mais dont Genève est appelée à retirer des avantages qu'elle considère comme sérieux ».

étudier les modifications possibles sur son réseau pour en faire plus tard une grande ligne internationale pouvant faire suite aux grandes lignes françaises.

Les Chambres françaises et l'opinion publique qu'elles représentent n'avaient pas à cette époque une idée bien nette de nos intérêts dans la question ; mais on était généralement d'avis que le nouveau tunnel, dont la construction se poursuivait activement, nous obligeait, moralement au moins, à faire quelque chose. Sollicité par la Compagnie P.-L.-M. qui aurait voulu faire ratifier sa Convention du 22 février 1899, par le « Comité de la Faucille » et par les auteurs ou les partisans de divers autres projets sur lesquels nous reviendrons, le Ministre des Travaux publics, M. Baudin, institua, le 15 juin 1901, une Commission interministérielle, présidée par M. Jacquier, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, pour étudier les voies d'accès au Simplon. Cette Commission étudia la ligne Lons-le-Saulnier-Genève par la Faucille qu'elle écarta comme ne présentant pas des avantages suffisants pour compenser les difficultés sérieuses de construction et la dépense qu'elle entraînerait. Elle ne put se mettre d'accord sur un seul projet. Du moins recommanda-t-elle au Ministre l'exécution d'une ligne Saint-Amour-Bellegarde (adoptée par 5 voix) et la construction d'un raccourci Frasné-Vallorbe ou La Joux-Vallorbe (adoptée par 11 voix).

En somme les travaux de la Commission extra-par-

lementaire n'avaient pas abouti à des résultats bien satisfaisants. Ce n'est pas sans peine que les commissaires avaient pu s'entendre pour présenter au Ministre leurs propositions. Ils s'étaient mis d'accord pour adopter une solution toute négative : le rejet de la Faucille. Encore les trois partisans de ce projet avaient-ils donné leur démission. La question des voies d'accès au Simplon n'avait donc pas fait un pas soit en France, soit en Suisse, au commencement de l'année 1902.

Cependant les deux Compagnies intéressées, modifiant leur première convention de 1899, d'après les indications du Conseil fédéral, en conclurent une nouvelle « pour la construction et l'exploitation d'une ligne à travers le Mont-d'Or, se joignant à Vallorbe avec le réseau suisse », qui fut signée par M. Noblemaire et par M. Colomb, à Paris, le 13 mars et à Berne, le 16 mars 1902. Aux termes de cette convention, la ligne prévue devait avoir 24,000 mètres dont 1,650 sur le territoire suisse, et comportait un tunnel sous le Mont-d'Or de 6 kilomètres 625 mètres, dont le point culminant atteignait la cote de 896 mètres. La Compagnie P.-L.-M. prenait la construction de la ligne à sa charge — soit vingt millions — et la Compagnie du Jura-Simplon faisait les frais de construction de la gare internationale de Vallorbe, estimée à six millions. Le canton de Vaud donna son adhésion à ce projet le 6 juin 1902. Le 9 octobre suivant le Conseil fédéral demanda aux Chambres fédérales leur approbation

dans un message où il prononçait son adhésion au projet, malgré les objections du département militaire consignées dans un rapport secret. Enfin, le 18 décembre 1902, un message fit connaître l'arrêté fédéral, signé par les présidents des deux Chambres, aux termes duquel il était accordé à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon à Berne, pour le compte de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale, de la gare de Vallorbe jusqu'à la frontière nationale du Mont-d'Or.

Le Gouvernement fédéral attachait la plus haute importance à la convention qu'il venait de faire ratifier, convention dont le principe avait été posé plus de quarante ans auparavant, et qui assurait à la ligne du Simplon la plénitude de son développement. Tout autre projet, en dehors de celui-là, n'avait pour la Suisse qu'un intérêt secondaire et pouvait même porter ombrage au Simplon. Le Conseil fédéral fit, désormais de la convention de 1902 la base de toute discussion ; il subordonna à la réalisation du Frasnè-Vallorbe, son adhésion à tout autre projet, soit du Gouvernement français, soit du canton de Genève. Pressé d'en finir avec cette question des voies d'accès au Simplon, le Gouvernement fédéral fit demander à M. Delcassé, notre Ministre des Affaires étrangères (18 février 1903), si elle ne pourrait être réglée avant le 1^{er} mai, date à laquelle la Compagnie du Jura-

Simplon devait être rachetée par la Confédération suisse. Mais M. Delcassé répondit le 21 mars, qu'il était impossible de saisir les Chambres françaises de cette question avant le 1^{er} mai.

Cependant les Gênévois ne restaient pas inactifs et cherchaient par tous les moyens à créer en France un mouvement en faveur de la Faucille. Le « Comité de la Faucille » fit une propagande énergique près des Chambres de Commerce françaises pour leur persuader que leurs intérêts étaient liés au succès de leur entreprise. Au mois de janvier 1903, M. Didier, Président du Conseil d'Etat de Genève, et M. Turrettini, Membre du Conseil administratif Gênévois, étaient venus à Paris rendre visite aux Ministres compétents. M. Trouillot, Ministre du Commerce dans le cabinet Waldeck-Rousseau, et député de Lons-le-Saulnier, avait envoyé dès le mois d'août précédent un questionnaire aux Conseils généraux et aux Chambres de Commerce pour obtenir leur avis sur la question des voies d'accès au Simplon. Partisan de la Faucille, il espérait sans doute des réponses favorables à ce projet, mais il rencontra beaucoup d'indifférence et même une assez vive opposition dans les départements limitrophes de la Suisse (1). Enfin le Gouvernement

(1) Voici le questionnaire qui fut adressé aux Chambres de commerce :

1^{re} Question : Quels sont par nature de marchandises et par quantités approximatives, les éléments du trafic actuel d'exportation entre votre région d'une part, la Suisse et l'Italie d'autre part ?

génévois pria le Conseil fédéral d'informer le Gouvernement français, qu'il se portait fort pour une subvention de 20 millions en faveur du projet de la Faucille. Mais le Conseil fédéral, dans une lettre du 20 février 1903, se retrancha derrière le vote des Chambres fédérales pour motiver son refus : « Il ne nous semble pas possible, dit-il, d'intervenir en faveur d'un second percement du Jura : ce serait entraver et compliquer les négociations concernant la concession du Frasnè-Vallorbe. La volonté expresse des Conseils législatifs est aussi du reste que la construction du Frasnè-Vallorbe soit assurée avant qu'on aborde l'examen d'autres projets raccourcissant les lignes d'accès au

2^e Question : A quels produits paraît devoir profiter plus spécialement une amélioration sensible de notre système de communications avec la Suisse et l'Italie ?

3^e Question : Le commerce de transit est-il intéressé à ces améliorations et dans quelle mesure ?

4^e Question : Quel est le trajet vers la frontière Suisse qui paraît le mieux concilier les intérêts de votre région avec les intérêts généraux suivants :

1^o Abréviation des distances entre les ports du Nord et de l'Océan de la France d'une part, la Suisse, l'Italie et l'Orient d'autre part ;

2^o Adaptation de la voie d'accès aux besoins du trafic anglo-italien de façon à ramener sur notre réseau une partie des marchandises qu'empruntent aujourd'hui la voie du Gothard.

3^o Extension de l'influence du Simplon à une zone française aussi large que possible, par le raccordement de la voie d'accès, soit à notre réseau ferré, soit à notre réseau navigable ;

4^o Amélioration des services intérieurs de nos chemins de fer pour les voyageurs et la grande vitesse notamment, en ce qui touche les communications de l'Est à l'Ouest sous forme de correspondances à organiser ultérieurement avec les rapides du Simplon.

Simplon. » Le Gouvernement de Genève revint à la charge, mais le Conseil fédéral lui opposa, le 13 mars 1903, un nouveau refus définitif des plus catégoriques (1).

Le Gouvernement suisse tenait la même ligne de conduite et opposait la même résistance devant les propositions du Gouvernement français. Au mois d'août 1903, M. Maruéjouls, Ministre des Travaux publics, fit un voyage pour se rendre compte par lui-même, sur place, de la valeur des différentes propositions qui étaient mises en avant au sujet des voies d'accès au Simplon. Il se rendit successivement à Berne, Genève, Lausanne, Vallorbe et revint convaincu qu'il fallait abandonner le projet de la Faucille, s'en tenir au projet du Frasne-Vallorbe, sauf à y apporter quelques nouvelles améliorations. Il désirait notamment étendre la rectification de la ligne, en commençant les travaux à Andelot ou à Mouchard et ramener les déclivités à 15 ‰ et il demandait que la Suisse, à son tour, fit quelques rectifications entre Vallorbe et

(1) Le Conseil fédéral écrivit : « On ne s'expliquerait pas... dans les circonstances actuelles, une démarche officielle de notre part destinée — car tel est bien le but que vous cherchez à atteindre — à peser sur les décisions des autorités françaises en faveur d'un projet dont les études techniques et financières sont encore à faire et pour lequel aucune concession n'a encore été demandée, ni en France, ni en Suisse, et à évincer un projet dont nous avons pu étudier les conditions techniques et financières, pour lequel une concession a été accordée par l'Assemblée fédérale et dont nous avons reconnu l'utilité pour l'entreprise du Simplon ».

Bussigny. Mais le Conseil fédéral auquel l'ambassadeur de France à Berne soumit des propositions en ce sens, répondit que le Gouvernement helvétique acceptait d'avance toutes les rectifications qu'on voudrait faire jusqu'à Vallorbe, mais qu'il ne pouvait consentir aucun sacrifice nouveau en dehors de la concession de 1902. Il ajouta que la question avait été portée devant les Chambres fédérales, votée par elles, et qu'il lui était impossible d'entrer en pourparlers sur des bases différentes.

Une telle intransigeance ne manqua pas de causer quelque surprise. Elle peut s'expliquer par l'ardent désir du Gouvernement suisse d'assurer l'exécution du Frasnè-Vallorbe, et aussi parce qu'il croyait peut-être qu'on ne réussirait pas en France à mener à bien une autre combinaison. Le Gouvernement français considéra qu'il n'était lié par aucune convention avec la Suisse et qu'on ne pouvait lui imposer la concession accordée à la Compagnie P.-L.-M. par le Conseil fédéral. Du côté Suisse, on répondait bien, avec quelque raison sans doute, que le Gouvernement français ne pouvait ignorer la convention passée entre la Compagnie P.-L.-M. et la Compagnie du Jura-Simplon. L'accord s'était fait avec l'assentiment au moins tacite du Ministère des Travaux publics et l'engageait au moins moralement (1).

(1) M. Dervillé, président du Conseil d'Administration de la

Mais puisque le Gouvernement suisse tenait pour irrévocable le vote des Chambres fédérales et invoquait leur autorité pour refuser d'entrer en conversation avec le Gouvernement français, celui-ci n'était-il pas fondé à répondre qu'il lui était impossible de soumettre au Parlement un projet dont il reconnaissait lui-même les imperfections ? Les autorités fédérales allaient être obligées bientôt de se départir d'une telle rigueur sous peine de faire échouer complètement le projet du Frasnè-Vallorbe auquel elles attachaient pourtant un grand prix.

Au commencement de 1905, en effet, M. Gauthier venait d'entrer comme ministre des Travaux publics dans le cabinet Rouvier qui succédait au ministère Combes. M. Gauthier proclamait un peu partout qu'il fallait faire table rase de toutes les négociations anté-

Compagnie P.-L.-M., disait en effet, à l'Assemblée des actionnaires du 20 avril 1905 :

« Après de longues discussions, nous avons accepté en 1902 la charge de ces lignes..... parce qu'il nous fut alors promis que, comme compensation, on nous donnerait, aux mêmes conditions... et, moyennant une subvention de 6 millions, la ligne de Frasnè à Vallorbe, que le Ministre considérait comme l'amélioration pratique et nécessaire des voies d'accès au Simplon.

« Et, en effet, d'accord avec le Ministre, nous avons bien conclu avec l'ancienne Compagnie du Jura-Simplon et le Conseil fédéral, les traités nécessaires ; depuis, nous avons bien signé les conventions de concession de cette ligne elles-mêmes telles qu'elles avaient été préparées, et à nous adressées par le Ministère, mais....., nous attendons toujours le dépôt du projet de loi, c'est-à-dire la contrepartie qui nous est loyalement due ».

rieures et construire un chemin de fer transalpin passant sous le Mont-Blanc. Il se proposait même de forcer la main, si c'était nécessaire, à la Compagnie P.-L.-M. qui ne paraissait pas disposée à s'engager dans une entreprise aussi onéreuse, et il fit signer à celle-ci une convention qui l'engageait pour près de 30 millions.

Le Conseil fédéral, ému de la tournure que prenaient les événements, éprouva le besoin d'affirmer de nouveau ses prétentions et sollicita du Gouvernement français une prompte homologation de la Convention de 1902. Au mois d'avril 1903, le Conseil fédéral faisait présenter au Gouvernement français une note verbale dans laquelle il disait : « D'après les renseignements qui nous sont parvenus, on aurait manifesté dans les sphères ministérielles, l'intention de reprendre à nouveau avec la Suisse des pourparlers sur l'ensemble des lignes d'accès au Simplon. Afin d'écarter tout malentendu et d'éviter tout nouveau retard, le Conseil fédéral croit devoir répéter qu'il maintient complètement et sans réserves son approbation à la percée du Jura par le Mont-d'Or, qu'il insiste de rechef sur l'octroi, aussi rapide que possible, de la concession sollicitée du Gouvernement français en faveur de la Compagnie P.-L.-M. pour la partie française de ce tracé, et qu'il ne peut entrer actuellement en négociations sur aucun autre tracé... Le Gouvernement fédéral se voit ainsi amené, par la force des choses, à

insister auprès du Gouvernement français pour la prompt adoption de la combinaison concertée depuis près de quatre ans entre les administrations intéressées et officiellement acceptée par la Suisse, depuis décembre 1902. »

Quel pouvait être après le rejet si net de la proposition faite au nom de M. Maruéjols, la signification de cette nouvelle note ? » Malgré son caractère impératif et absolu, ne pouvait-on voir là une invitation indirecte, dissimulée, à reprendre les pourparlers brutalement interrompus ? L'existence même de cette note pouvait être l'indice d'un changement prochain d'attitude du Conseil fédéral qui craignait sans doute que la France, ne pouvant arriver à s'entendre avec la Suisse, trouvât le moyen, même au prix de quelque sacrifice pécuniaire, de se passer d'elle. Le Gouvernement français parut le comprendre. Après une interpellation à la Chambre (novembre 1905), au cours de laquelle M. Gauthier avait promis de déposer prochainement un projet de loi sur les voies d'accès au Simplon, notre ambassadeur à Berne, M. Raindre, fut chargé de demander au Gouvernement fédéral (d'abord au nom du Ministre des Travaux publics, et quelques jours après au nom du Gouvernement tout entier), s'il serait disposé à reprendre avec la France une étude impartiale de l'ensemble des voies d'accès au Simplon (janvier 1906).

Le Conseil fédéral, saisissant cette occasion qu'il

avait d'ailleurs provoquée, s'empessa de répondre : « Le Conseil fédéral doit insister pour que la question de la ligne d'accès par Vallorbe soit discutée avant tout autre projet. Le Conseil fédéral ne saurait se départir du point de vue auquel il s'est placé jusqu'ici. En revanche, il est tout disposé à entamer des pourparlers qui porteraient en première ligne sur la question de la voie d'accès par Vallorbe. Il s'y prête d'autant plus volontiers que cette question est, surtout pour ce qui concerne le point de départ du raccourci en France, susceptible de plusieurs solutions. » Il faut remarquer la différence de ton avec la note de 1903 : le Conseil fédéral n'en est plus à repousser d'un ton sec une simple demande de modification à la Convention qu'il avait fait homologuer. Il est maintenant tout disposé à entamer une discussion nouvelle. Pourvu que la question du Frasnè-Vallorbe soit au premier plan, l'amour-propre des autorités fédérales sera sauvé.

Ces dispositions nouvelles furent promptement connues à Genève. Le 1^{er} février le Conseil d'Etat du canton se transporta en corps à Berne et vint exposer à deux délégués du Conseil fédéral, M. Forer, président de la Confédération et M. Zemp, directeur des Chemins de fer, les avantages que la Suisse pouvait retirer d'une ligne Lons-le-Saulnier-Genève. Les représentants du Conseil fédéral commencèrent comme d'habitude, par renouveler les réserves anciennes ; ils

se plainquirent de ce que la Suisse avait depuis longtemps posé une question malheureusement restée sans réponse et qu'ils ne pouvaient que réclamer à nouveau l'exécution à bref délai du Frasnè-Vallorbe. Le Conseil fédéral était prêt néanmoins à étudier toutes les propositions sérieuses qui lui seraient faites « avec les justifications techniques et financières indispensables. » Il étudierait volontiers le projet d'une Faucille, mais à la condition que le parcours se continuât par Lausanne et la rive suisse du Léman. Il ne pouvait être question d'un raccordement entre les deux gares de Genève ni d'une prolongation de la ligne à grand trafic sur la rive française.

Certes, on n'avait aucune chance de s'entendre sur de pareilles conditions (1). Quelques-uns même, désespérant d'arriver à une solution satisfaisante, auraient volontiers coupé court à ces négociations. Dans son rapport du 29 décembre 1906 sur le budget, M. le sénateur Géraud fit connaître les conditions que la direction des chemins de fer fédéraux réclamait pour l'exécution de la Faucille : transfert de la gare française de Cornavin à la Confédération suisse ; renonciation au raccordement des deux gares, afin de garantir le parcours sur la rive suisse ; engagement de la Compagnie P.-L.-M. d'acheminer vers Lausanne tout le trafic provenant de la Faucille à destination

(1) Cf. Jacquier : « Les voies françaises d'accès au Simplon », 1905,

du Simplon et enfin construction du Frasnè-Vallorbe suivant les conditions de la Convention de 1902. Le rapporteur concluait à l'inutilité « de continuer la recherche de toute solution transactionnelle entre les deux pays en vue d'utiliser le Simplon dans un intérêt commun ». — « Nous devons, disait-il, tourner nos regards vers un autre point de notre frontière alpestre et chercher à profiter des avantages de notre situation géographique pour parer à l'insuffisance du Mont-Cenis et améliorer directement le régime de nos relations avec l'Italie.

La réprobation générale par laquelle fut accueilli en France le projet de la direction des chemins de fer fédéraux put faire craindre au « Comité de la Faucille » et au Conseil fédéral lui-même l'échec définitif de toutes les négociations. On agita dans les Chambres françaises plusieurs projets de voies de communication directes entre la France et l'Italie. La question d'un accord avec la Suisse se compliquait d'un nouvel élément : le percement du Loetschberg qui, de l'aveu de M. Barthou, ministre des Travaux publics, faisait perdre au Frasnè-Vallorbe « son principal intérêt au point de vue général français. » — Le Conseil fédéral se rendit bien compte que ces exigences n'avaient aucune chance de succès, que la France ne saurait se résigner à jouer ainsi le rôle de dupe. La Suisse envisagea peu à peu le raccordement des deux gares de Genève et l'amélioration de la ligne de Genève à Saint-

Gingolph, en vue du partage du trafic international sur les deux rives du Léman. Au fond, le Gouvernement fédéral avait le plus grand intérêt à faire toutes les concessions, à accepter toutes les conventions qui pouvaient écarter la menace d'une ligne directe entre la France et l'Italie ou du moins en diminuer considérablement l'utilité. Le Gouvernement fédéral s'était véritablement joué des hésitations et de l'incertitude qui régnaient dans les milieux politiques français au sujet des chemins de fer transalpins. Son intransigeance primitive était feinte, ses prétentions étaient tombées une à une devant la crainte de voir une nouvelle artère traverser les Alpes sans toucher au territoire suisse.

Enfin M. d'Aunay, ambassadeur de France à Berne, obtint de faire adopter le protocole d'une conférence qui se réunit à Berne, le 16 mars 1908 (1). La discussion devait avoir pour base :

(1) Voici le programme de cette conférence tel qu'il fut arrêté par une note diplomatique du 11 février 1908 :

« En vue d'arriver à résoudre au mieux des intérêts des deux pays, la question des lignes d'accès au Simplon, le Gouvernement de la République française et celui de la Confédération suisse, ont arrêté les bases préliminaires d'un projet de discussion et d'entente, à savoir :

I. Les deux Gouvernements admettent en principe que la solution complète qui est de nature à donner satisfaction aux intérêts des deux pays, doit être cherchée dans la construction de la ligne de Frasné à Vallorbe par le Mont-d'Or et de Lons-le-Saulnier à Genève par la Faucille, sans que l'admission de ce principe implique l'exécution simultanée de ces deux lignes.

1° La rectification du Frasnè-Vallorbe et les rectifications connexes qu'il serait à propos d'exécuter sur le territoire suisse ;

2° La création de la ligne de la Faucille et le rachat

II. En vue de la réalisation de ces projets, ils posent comme bases d'une entente les conditions suivantes :

a) Rachat par la Suisse ou par le canton de Genève, de la gare de Cornavin et du tronçon de la Plaine à Genève, étant entendu que l'exploitation de ce tronçon continuera à se faire par la Compagnie P.-L.-M., sous des conditions à déterminer.

b) Engagement à prendre par la Suisse, de construire sur la base d'un plan technique et financier, à arrêter avec le gouvernement de Genève, le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives dans la direction d'Annemasse et de la Savoie, et d'en commencer les travaux à une époque déterminée. L'exécution de cet engagement ne s'imposera toutefois à la Suisse qu'autant que la réalisation du projet de la Faucille sera assurée. En aucun cas, le Gouvernement fédéral ne sera tenu de participer aux frais de construction de cette dernière ligne, mais, par contre, il ne fera pas obstacle à ce que le gouvernement de Genève y contribue financièrement.

De son côté, l'Etat français n'aura pas à prendre une part quelconque aux frais de construction du raccordement dont il s'agit, ni de la section de la ligne de Lons-le-Saulnier à Genève, située sur le territoire de Genève.

c) Entente à déterminer entre les deux Gouvernements sur le partage du trafic sur les rails français à destination du Simplon, entre la rive droite et la rive gauche du Léman.

Cette entente devra prévoir en outre, dans l'intérêt des voyageurs et des marchandises, de ou pour la France, transitant à travers le canton de Genève, l'exonération des formalités douanières, dans la même mesure que cette exonération est appliquée aux voyageurs et aux marchandises en transit à travers les cantons de Bâle et de Schaffouse, sur la ligne de Carlsruhe à Constance.

d) Etude des rectifications à exécuter sur le territoire Suisse comme conséquence de la construction du Frasnè-Vallorbe par le Gouvernement français ».

de la gare de Cornavin par la Suisse, avec raccordement des deux gares de Genève aux frais de la Confédération ;

3° L'entente à intervenir pour le partage du trafic international sur les deux rives du Léman.

Ce programme, dans la situation où l'on se trouvait, à l'ouverture de la conférence, était certainement incomplet ; il importait de l'élargir. M. Barthou, ministre des Travaux publics, le déclarait à la tribune de la Chambre, le 14 février précédent (1). « Dans la situation où nous sommes, disait-il, avec tous les projets accomplis ou annoncés concernant les voies ferrées et les canaux en Italie, en Allemagne et en Suisse, si le Gouvernement français ne s'en préoccupait pas, s'il ne recherchait pas en même temps ce qui doit être exécuté dans notre pays, il n'aurait pas conscience de son devoir, et je n'hésite pas à dire qu'il le trahirait ».

Depuis le commencement des négociations, le problème, comme nous l'avons dit, s'était compliqué d'un élément nouveau : le nouveau tunnel des Alpes bernoises, le Loetschberg, dont la construction se poursuivait avec l'aide de capitaux français, pouvait devenir pour notre région de l'Est, une voie d'accès au Simplon des plus intéressantes. Il fallait pour cela obtenir du réseau Suisse certaines rectifications pour

(1) « J. Off. », 15 février. Débats parlementaires.

supprimer les détours que la chaîne du Jura avait imposés et pour atténuer les déclivités qui empêchaient d'obtenir des vitesses suffisantes pour une ligne à grand trafic.

La délégation française avait à sa tête un homme des plus compétents, M. Charles Laurent qui avait déjà présidé plusieurs commissions interministérielles relatives aux voies d'accès au Simplon. Dès la première séance de la Commission, il exposa très nettement que, d'après le précédent protocole, la France, en échange de la concession immédiate du Frasnè-Vallorbe, ne recevait que des engagements à très longue échéance, et même problématiques, en ce qui concernait la Faucille ; car les études faites jusqu'alors ne permettaient pas de prévoir quand on pourrait construire une ligne sur Genève à travers la Faucille, et même si l'on pourrait l'entreprendre. Il demandait donc que la Suisse consentit, en échange des concessions de la France, des avantages plus immédiats et plus promptement réalisables. Il proposa :

1° La rectification de la ligne Vallorbe-Bussigny qui comportait trop de détours et des pentes trop raides ;

2° La réouverture du tronçon Morges-Bussigny pour éviter le rebroussement vers Lausanne des trains à destination de Genève ;

3° L'aménagement de la ligne sur la rive gauche du Léman, d'Annemasse à Saint-Maurice, en vue d'un

grand trafic et l'organisation de correspondances à Saint-Maurice ;

4° La construction d'un raccourci entre Moutiers et Granges, sur la ligne de Berne à Delle et l'organisation de cette voie en vue d'un grand trafic, afin d'attirer sur le réseau de notre Compagnie de l'Est une partie du transit international qui s'établirait bientôt par le Loetschberg et le Simplon. Cette ligne nous permettrait de récupérer une partie des avantages de notre situation géographique que le Saint-Gothard nous avait ravés.

Le président de la délégation suisse, M. Weissenbach, après avoir rappelé que l'objet principal de la conférence était le raccourci de Frasnè-Vallorbe, conçu, d'après l'opinion suisse, dans l'intérêt égal des deux pays, énuméra les sacrifices que le Gouvernement helvétique était disposé à faire en faveur de la Faucille et affirma que le canton de Genève donnerait à cette dernière entreprise une subvention de vingt millions. Quant aux propositions nouvelles soumises par M. Laurent, il répondit :

1° Que la rectification de Bussigny-Vallorbe n'était plus possible, car on venait de doubler la voie.

2° Que le raccourci Bussigny-Morges n'aurait bientôt plus lieu d'être puisqu'on construisait à Renens une gare qui supprimerait le rebroussement vers Lausanne ;

3° Que la partie suisse de la ligne d'Annemasse à

Saint-Maurice serait doublée lorsque la France aurait fait les mêmes travaux sur son propre territoire ;

4^o Que la question du raccourci Moutiers-Granges ne pouvait faire l'objet d'une discussion. Il s'agissait en réalité d'une ligne située à l'intérieur de la Suisse qui ne se raccordait pas directement avec une ligne étrangère et que les chemins de fer fédéraux avaient refusé d'exploiter.

La délégation française qui regardait avec raison cette question du Moutiers-Granges comme capitale pour nos intérêts, déposa dans la troisième séance le projet de résolution suivant :

« En considération de l'intérêt que présente pour les deux pays l'amélioration des voies d'accès au Simplon, dans la direction du Nord, le Gouvernement fédéral, après la concession de la ligne Moutiers-Granges et de son prolongement vers Lyss, en facilitera l'exécution et l'exploitation par des partages équitables de trafic. »

Le Conseil fédéral, saisi de cette résolution et pensant que l'exécution d'un raccourci Moutiers-Granges ferait du tort au Saint-Gothard, déclara qu'une telle proposition ne pouvait faire l'objet d'une entente internationale. Sans réclamer une solution immédiate, la délégation française tenait à lier à la Convention qu'on élaborait la question du Moutiers-Granges. Comme l'entente ne put se faire, après quelques séances on dressa procès-verbal du désaccord et

M. Laurent demanda que les travaux de la Conférence fussent suspendus pour lui permettre de prendre à Paris de nouvelles instructions.

Les séances de la Conférence furent suspendues le 23 mars et on fixa au 12 mai suivant la prochaine réunion (1) qui ne devait avoir lieu que quinze mois plus tard. Il y avait lieu de craindre une rupture définitive des négociations. Le tunnel du Loetschberg avait été entrepris sur l'initiative du canton de Berne et constituait une dérivation du Gothard. Cette ligne, qui appartenait à une Compagnie privée, ne devait pas, d'après la législation Suisse sur les chemins de fer, léser les intérêts des chemins fédéraux. Si on

(1) Avant de se séparer, les délégués avaient adopté les conventions suivantes :

Maintien du programme de la Conférence ;

Construction du Frasnè-Vallorbe ;

Circulation de voitures directes entre Paris et Genève, par la ligne de Vallorbes ;

Doublement des voies et correspondance des trains d'Annemasse à Saint-Maurice ;

La part de trafic franco-italien revenant à la rive française du Léman ;

Les conditions du rachat de la gare de Cornavin et du tronçon de Cornavin à la Plaine ;

Le raccordement des deux gares de Cornavin et des Eaux-Vives ;

La contribution financière de Genève ;

La neutralité douanière à travers le canton.

On avait réservé les questions qui avaient trait :

1° au raccourci Vallorbes-Bussigny.

2° à la construction de la ligne Moutiers-Granges.

3° à l'exploitation et aux tarifs de la ligne Cornavin-Annemasse.

4° au partage du trafic de la Faucille entre les 2 rives du Léman.

embranchait sur cette voie une ligne de transit international, le parcours sur le réseau Suisse était plus court par la ligne Berne-Loetschberg-Simplon que par le Gothard. C'était pour les chemins de fer de la Confédération une perte certaine que ne compenserait peut-être pas dans l'avenir un accroissement de trafic appréciable. M. Weissenbach avait laissé entrevoir la possibilité d'une guerre de tarifs entre la Compagnie du Loetschberg et les chemins de fer fédéraux.

En France, on pensait que les capitaux français engagés dans l'entreprise des Alpes bernoises ne pourraient trouver un bénéfice rémunérateur que si le Loetschberg faisait partie d'une ligne internationale. Le commerce français avait tout autant d'intérêt à se ménager cette voie d'accès au Simplon que le Gouvernement helvétique à obtenir le raccourci Frasnè-Vallorbes qui étendait vers l'Ouest, sur notre propre territoire, la zone d'influence de son tunnel transalpin.

Après quinze mois de réflexion, pendant lesquels l'opinion publique acquit en France la conviction de plus en plus forte de la légitimité de nos prétentions, le Gouvernement fédéral comprit que le temps de la résistance un peu hautaine qu'il avait montrée en 1902 était passé. Nous n'étions plus disposés à regarder le Frasnè-Vallorbes comme une concession bienveillante de la Suisse à notre égard. Ce projet avait rencontré, au contraire, une forte opposition. L'échec possible des négociations priverait le Simplon d'un important

débouché à l'Ouest et faisait réapparaître la menace d'un tunnel concurrent entre la France et l'Italie.

Les travaux de la Conférence furent repris le 1^{er} juin 1909 et s'achevèrent en peu temps.

Les délégués suisses déclarèrent qu'une concession Moutiers-Granges avait été cédée à la Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon. Le danger d'une guerre de tarifs était écarté par un partage de trafic contre cette Compagnie et les chemins de fer fédéraux qui cédaient à la ligne Moutiers-Longeau 70 % du trafic marchandises pour lesquelles le Moutiers-Longeau représenterait le parcours le plus réduit. Nos représentants insistèrent pour que ce dernier raccourci fut complété par un second dans la direction de Lyss ; mais ils se heurtèrent à un refus motivé par les intérêts de la ville de Bienne.

La France renonça au raccourci Vallorbes-Bussigny qui pourrait faire l'objet de négociations futures, mais elle refusa de s'engager à exécuter la Faucille dans un délai déterminé.

Le 10 juin 1909, les deux parties étaient d'accord et la Convention fut signée à Berne par leurs représentants le 18 du même mois.

CHAPITRE II

EXAMEN DE LA CONVENTION FRANCO-SUISSE DU 18 JUIN 1909.

Il était indispensable de nous étendre longuement sur les travaux préparatoires de la convention de Berne, de nous rappeler toutes les vicissitudes qu'elle a traversées pour comprendre son caractère et en apprécier la valeur.

Cette convention a été très critiquée à la Chambre et au Sénat ; elle a été adoptée cependant à l'unanimité ; mais il faut reconnaître que cette adhésion a été apportée sans enthousiasme, comme à regret. Elle a été votée en dépit des attaques très vives dont elle a été l'objet ; en dépit des lacunes, des imperfections qu'on y a relevées, comme un pis-aller, comme une solution peu satisfaisante, incomplète, qui avait pour principal mérite de mettre fin à des discussions interminables avec la Suisse, à des projets longtemps étudiés, abandonnés et repris sans aboutir jamais. Nous donnions au monde cet étrange spectacle d'un peuple qui conçoit beaucoup de projets, des projets grandioses, qui entame des négociations, discute abondamment, mais n'arrive à aucune solution ; tandis

que nos voisins, gens pratiques et laborieux, ne s'étaient point laissé arrêter par tant d'hésitations et de controverses. Tout en cherchant à négocier des ententes avec nous, les Suisses avaient trouvé le moyen de construire le Simplon, le Loetschberg (1), de modifier leurs voies ferrées, leurs horaires, pour les approprier aux besoins nouveaux, d'étudier le percement d'un nouveau tunnel voisin de la France, sous le grand Saint-Bernard... pour ne parler que des travaux ou des études qui peuvent intéresser notre région. Il fallait nous décider, nous aussi, à « faire quelque chose » ; nous avons signé la Convention de Berne, dont nous nous proposons maintenant d'étudier l'économie.

La Convention franco-suisse de Berne, qui comprend 24 articles (2), se compose de deux parties d'un caractère très différent : la première a pour objet de déterminer les travaux que les deux Etats contractants s'obligent à exécuter le plus tôt possible pour organiser des voies d'accès au Simplon, propres à recevoir un grand trafic international ; la deuxième prévoit l'exécution éventuelle d'un grand projet et arrête par avance les conséquences dont il conviendrait de le faire suivre, au cas où la France se résoudrait à

(1) Le Simplon a été ouvert à la circulation le 1^{er} juin 1906. Le 23 septembre de la même année, un nouveau tunnel sous le Weissenstein joignait Soleure à Moutiers pour abrégier la ligne de Bâle à Berne. Le percement du Loetschberg, vient d'être achevé.

(2) V. les annexes.

l'entreprendre. La première partie peut se résumer ainsi : la France construira le [Frasne-Vallorbe et la Suisse le Moutiers-Granges. La deuxième est relative au projet de la Faucille, au raccordement éventuel des gares avec doublement de la voie de Saint-Maurice à Saint-Gingolph, le jour où la France se décidera à doubler la voie qui suit la rive française du Léman. Il faut ajouter enfin les dispositions, relatives à l'organisation de voitures et de trains directs entre Paris et Genève par Vallorbe, dont nous dirons seulement quelques mots.

Nous pouvons relever dès maintenant le caractère bizarre de ce traité dont une partie a pour objet le règlement d'intérêts nés et actuels et dont l'autre est un arrangement au moins prématuré qui ne recevra peut-être jamais d'application ; car il est impossible de dire aujourd'hui si la Faucille sera un jour exécutée, dans quelles conditions elle pourra être construite, quelle sera sa direction. Cette seconde partie a pour base l'exécution d'un projet qui, sauf pour un petit nombre de chauds partisans, ne rencontre ni en France ni en Suisse, aucun enthousiasme, qui est très vivement combattu et dont la réalisation, nous le verrons dans la suite, n'entraînera peut-être aucune des conséquences qu'on a voulu réglementer.

Cette bizarrerie tient au défaut de plan qui s'est manifesté dans notre politique ferroviaire. Ce n'est pas seulement la question des voies d'accès au Simplon

qui s'offrait à nous ; mais bien la question plus générale des voies ferrées à travers les Alpes. Les Suisses nous avaient bien conviés depuis longtemps à nous intéresser à leurs entreprises ; ils avaient sollicité notre concours financier pour la construction du Simplon ; mais nous avions eu la sagesse de conserver notre argent pour subvenir à des travaux dont nous ne serions pas obligés de partager les profits. Malheureusement nous n'avons ni entrepris ni étudié ces travaux ; nous avons été amenés à rechercher quels avantages nous pourrions retirer des travaux de nos voisins que nous avons refusé de subventionner. Voilà comment la convention de Berne ne solutionne qu'une partie de la question des chemins de fer trans-alpins qui nous intéresse cependant à un haut degré et prévoit de futures entreprises, plus ou moins problématiques, dont les études sont loin d'être achevées, et pour lesquelles les capitaux ne sont pas encore trouvés.

Toutes nos hésitations antérieures peuvent encore se donner carrière ; nous pouvons imaginer de nouveaux raccourcis, de nouvelles combinaisons sur notre territoire ; les dispositions de la convention relatives à la Faucille nous invitent elles-mêmes à étudier encore de nouveaux projets.

Nous examinerons séparément le contenu de chacune des deux parties de la Convention du 18 juin 1909.

§ 1^{er}. — **La question du Frasne-Vallorbe**

La construction du Frasne-Vallorbe a pour objet de raccourcir la ligne de Paris à Lausanne d'une longueur de 17 kilomètres en évitant le circuit de Pontarlier, les accidents climatériques, l'irrégularité des convois bloqués par les neiges, dans la saison d'hiver, et d'abaisser les déclivités de la voie en adoucissant les fortes rampes qui ne permettent pas à cette partie du parcours de répondre aux exigences du trafic intense.

La question de la rectification de la ligne Frasne à Vallorbe est en quelque sorte la question initiale, le point de départ de la Convention de Berne. C'est la seule question que le Gouvernement fédéral avait à cœur de traiter à la Conférence de 1908. Elle avait déjà été résolue, nous le savons, par une Convention entre la Compagnie P.-L.-M et celle du Jura-Simplon, dès 1902. Elle fit l'objet d'un avenant entre la Compagnie française et celle des chemins de fer fédéraux qui avaient succédé au Jura-Simplon. Cet avenant signé en 1909 (7 et 8 juin) (1) était devenu nécessaire par suite de quelques modifications apportées au projet primitif et aussi par l'augmentation de la main-d'œuvre et des matériaux qui fait prévoir un accroissement assez sensible des dépenses prévues au moment de la conclusion du traité primitif.

(1) V. les annexes.

C'est l'ensemble de ces deux conventions que l'article 2 de la Convention de Berne se borne à homologuer. La concession dont parle l'art. 1^{er} a été réglée par une convention particulière en date du 9 juillet 1909, passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie P.-L.-M.

Aux termes des actes précédents, l'embranchement de Frasne à Vallorbe se composera d'une ligne à double voie d'une longueur de 24,300 mètres dont 1,845 sur territoire Suisse. Elle franchira le Mont-d'Or par un tunnel de 6,175 mètres débouchant sur le territoire Suisse; les rayons de courbure ne pourront être supérieurs à 400 mètres, les déclivités de 25 ‰ qui existent entre Pontarlier et Vallorbe seront ramenées à 15 ‰ en alignement et à 13 ‰ dans le tunnel. Le travail sera exécuté par la Compagnie P.-L.-M. Quant aux dépenses prévues, elles se montent à 28,447,000 fr. dont 9 millions à la charge de l'Etat et le reste à la charge de la Compagnie concessionnaire. Celle-ci partagera avec les chemins de fer fédéraux les dépenses communes pour l'exploitation de la ligne et son entretien, déduction faite d'une somme annuelle de 290,000 francs qui sera payée par la Compagnie suisse, en raison des avantages qu'elle doit retirer de la nouvelle voie. La gare de Vallorbe, gare internationale, dont la dépense est estimée à 8 millions, sera construite au compte des chemins de fer fédéraux. Enfin l'achèvement

des travaux doit être accompli dans un délai de deux ans.

Tel est le premier point réglé par la Convention de Berne. Ces dispositions approuvées dans leur ensemble, ont fait l'objet d'assez vives critiques qu'il importe d'examiner : les unes ont trait à l'établissement même de ce raccourci ; les autres à son profit et à son aménagement.

Le principe même du Frasnè-Vallorbe a été sérieusement contesté. On n'a pas manqué de relever cette contradiction de notre politique, que nous favorisons les voies d'accès d'un tunnel que nous avons toujours refusé de subventionner. Les avantages que nos voisins devaient en retirer sont évidents et l'insistance même qu'ils ont mise à obtenir la convention suffirait pour les dénoncer : le Simplon ne pouvait acquérir, comme nous l'avons dit au chapitre précédent, toute sa signification, toute la valeur d'une ligne internationale, que s'il était complété par des voies d'accès aménagées pour supporter un grand trafic.

Pour nous, au contraire, qui voyions le nouveau tunnel étendre sa zone d'influence sur notre propre réseau, n'était-il pas étrange de favoriser encore son développement en lui aménageant des voies d'accès dont nous devons payer nous-même la dépense ? On a dit à la Chambre, que la construction du Frasnè-Vallorbe aggravait encore les dangers du Simplon (1).

(1) Discours de M. Fernand David à la Chambre. Séance du 7 décembre 1909. « J. Off. », du 8. « Débats parlementaires », p. 3231.

La question des voies d'accès au Simplon, dit M. Favre à la tribune (1), n'aurait même pas dû se poser « si la politique suivie avait été plus nationale... parce qu'une autre voie internationale aurait depuis longtemps été réalisée ».

Ces reproches d'ordre général adressés au Frasnè-Vallorbe ont trouvé peu d'écho. Il est certain, nous en avons convenu ici même, que l'ouverture du Simplon créait une concurrence nouvelle à notre réseau ; mais il n'est pas exact de dire que la construction du Frasnè-Vallorbe peut avoir pour conséquence d'aggraver le danger ; il complétera au contraire l'heureuse influence du Simplon en ce que cette ligne ramènera sur nos réseaux une partie du trafic dont le Gothard nous avait privés. On sait, en effet, que la distance de Paris à Milan, qui était de 945 kilomètres par la voie du Mont-Cenis en 1882, compte encore par cette ligne 924 kilomètres depuis que le raccourci Dijon-Saint-Amour est accessible au grand trafic. L'ouverture du Saint-Gothard procura un parcours de 899 kilomètres par Belfort, Petit-Croix, Bâle et Lucerne. C'est la route que prit tout le trafic des marchandises en vertu du principe de la plus courte distance qui sert de base aux conventions internationales des chemins de fer (2). Le parcours effectué en France n'était plus

[(1) « J. Off. » du 9. « Débats parlementaires », p. 3231, col. 1.

(2) V. le discours de M. Millerand, ministre des Travaux publics à la Chambre, Séance du 7 décembre ; « J. off. » du 8 décembre p. 3238.

que de 455 kilomètres (Paris-Petit-Croix) au lieu de 673 (Paris-Saint-Amour-Modane) : soit une perte de transit sur 82 kilomètres. L'ouverture du Simplon, en ramenant la distance Paris-Milan à 830 kilomètres par Verrières-Neuchâtel-Berne-Brigue, établissait un nouveau parcours officiel qui empruntait 467 kilomètres de nos rails (Paris-Les Verrières). Le raccourci Frasnè-Vallorbe, après les travaux effectués pour supprimer le rebroussement du Vallorbe, aura pour effet d'établir définitivement la plus courte distance Paris-Milan à 819 kilomètres, dont 464 sur nos rails et en améliorant considérablement la voie, de la rendre propre à un grand trafic. Toutes les marchandises en provenance de Paris et des auldelà, dont l'acheminement normal passe par Paris, des ports du Havre, de Boulogne, de quelques autres encore de Normandie et de Bretagne, emprunteront désormais la route de Lausanne et du Simplon. La Compagnie P.-L.-M. sur le réseau de laquelle s'établira ainsi la plus courte distance de Paris à Milan, peut espérer qu'elle récupérera ainsi un trafic de 12 à 13.000 tonnes de marchandises qui passaient auparavant par la ligne du Gothard. C'est pourquoi elle a consenti à prendre à sa charge une part considérable (21 millions) de frais de construction et qu'elle avait conclu dès 1902 avec la Compagnie Jura-Simplon cette convention que la Conférence de Berne a consacrée sept ans plus tard. La combinaison nous offre sans doute, au point de vue de

l'intérêt général, beaucoup moins d'avantages qu'à nos voisins ; mais il faut considérer qu'elle nous a permis d'obtenir la solution du Moutiers-Granges que nous allons étudier.

Les critiques les plus vives que l'on fait au Frasnè-Vallorbe ont trait au tracé même de cette ligne et paraissent avoir pour but plus ou moins avoué la défense d'intérêts locaux. Dans cet ordre d'idées, nous relèverons la critique amère de M. Girod, député de Pontarlier, qui, dans la séance du 7 décembre 1909, se fit l'habile défenseur de ses commettants lésés par la nouvelle convention. Pontarlier perdra, en effet, son privilège de gare internationale que la Convention attribue à Vallorbe. Au point de vue général, cette considération n'était pas de nature à faire échouer les négociations ; d'ailleurs, le Ministre déclara clairement que des pourparlers seraient engagés pour maintenir ses avantages à la ville de Pontarlier. La même question se posait en Suisse pour la gare des Verrières ; elle pourra être résolue à l'avantage des deux villes par un accord international entre la France et la Suisse, comme elle a été résolue autrefois pour Modane et Vintimille.

Au projet de Frasnè-Vallorbe, on opposait deux autres combinaisons : les uns demandaient que le point de départ de la rectification fut reporté à Mouchard, les autres à Andelot. On alléguait que la rectification du Frasnè-Vallorbe était insuffisante pour parer

aux inconvénients que les conditions climatériques opposaient à la régularité des transports. Mais le rapporteur n'avait pas eu de peine à démontrer que de telles combinaisons augmentaient de beaucoup la dépense pour une diminution de parcours inférieure à celle que procurerait le projet Frasne-Vallorbe.

Il en était de même du tracé La Joux-Vallorbe, si chaudement défendu par M. Charles Dumont (1) et qui, pour une économie de trajet insignifiante, augmentait considérablement le chiffre des dépenses prévues pour le premier projet. Il fallait tenir compte, en outre, des sacrifices consentis en faveur du premier projet par la Compagnie P.-L.-M., sacrifices qu'elle n'aurait sans doute pas acceptés pour un autre tracé. En effet, le tracé La Joux-Vallorbe devait entraîner, d'après le Ministre des Travaux publics, une dépense de 38 millions, dont 34 pour la partie française, et la Compagnie P.-L.-M. n'eut accepté la concession de cette ligne que dans les conditions prévues par les conventions de 1883, c'est-à-dire en offrant une subvention de 750,000 francs. La part de l'Etat se serait donc

(1) D'après le rapport si remarquable de M. Régnier à la Chambre, (p. 33) :

Le projet Mouchard-Vallorbe, donnait un raccourci de 7 km. 574 m. pour une dépense de 50 millions ;

Le projet Andelot-Vallorbe, donnait un raccourci de 12 k. 302 m. pour une dépense de 41 millions ;

Le projet de la Joux-Vallorbe, donnait un raccourci de 487 mètres sur le Frasne-Vallorbe et nécessitait une augmentation de dépenses de 8 millions.

élevée à 33 millions (au lieu de 9) sans compter les aléas.

Pour donner son maximum d'intérêt, la rectification Frasnè-Vallorbe aurait dû être complétée par une autre rectification sur le territoire suisse : le raccourci Vallorbe-Bussigny. Nous savons déjà que nos représentants ne purent l'obtenir ; mais l'article 3 de la convention réserve l'ouverture de nouvelles négociations à ce sujet quand le développement du trafic l'exigera.

Les dispositions du Frasnè-Vallorbe se recommandaient par leur simplicité (on a même dit leur modestie), et on s'est étonné que leur adoption ait pu donner lieu à tant de difficultés. Il est vrai qu'elles étaient liées, comme nous allons le voir, à des questions plus importantes. Elles constituaient d'ailleurs, au point de vue français, la partie la moins intéressante de la Convention de Berne (1).

§ 2. — La question du Moutiers-Granges

Le raccourci du Moutiers-Granges présentait au contraire pour nous un intérêt capital. On a dit que cette disposition, arrachée plutôt qu'obtenue par nos plénipotentiaires, était le seul avantage que nous avions retiré des négociations. Si le Simplon pouvait porter

(1) Cf. Discours du Ministre des Travaux publics précité, « J. off. » du 7 déc. 1909. Débats parlementaires. Chambre, p. 3238, col. 3.

un préjudice immense à notre transit international, c'était surtout en raison du percement des Alpes bernoises qui offrait la distance la plus courte entre Milan et les ports de la Belgique et de la Hollande. Sa zone d'influence s'étendait, grâce à la direction du Loetschberg, jusqu'à Boulogne et drainait toutes les marchandises du nord de la France et de l'Angleterre qui échappaient jusque-là au Saint-Gothard. Aussi, malgré les critiques adressées par quelques-uns aux dispositions relatives au Moutiers-Granges, on peut dire que ce sont ces dernières qui ont fait adopter à l'unanimité l'ensemble de la convention.

L'accord relatif au Moutiers-Granges fait l'objet de l'article 8 du traité franco-suisse et la participation de la Compagnie de l'Est à cette entreprise a été réglée par une convention spéciale entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie de l'Est.

Aux termes de l'article 8 de la Convention de Berne, la Compagnie de l'Est a été autorisée, sous certaines conditions, à participer à la formation du capital nécessaire à l'exécution du Moutiers-Granges. Les conditions imposées sont :

1° La conclusion d'un accord entre les chemins de fer fédéraux et la Société concessionnaire ;

2° L'achèvement du raccourci Moutiers-Granges dans un délai de deux ans après l'achèvement de la ligne du Loetschberg.

La participation financière de la Compagnie de l'Est

a été fixée à 10 millions par l'article premier de la Convention des 1^{er} et 9 juillet 1909.

Nous avons exposé à la fin du précédent chapitre comment les intérêts des chemins de fer fédéraux s'opposaient à la construction du Moutiers-Granges. Il était donc nécessaire de ne pas laisser engager nos capitaux dans cette entreprise sans prendre les garanties indispensables pour en assurer le succès. C'est l'objet de l'article 8 de la Convention. Pour prévenir la guerre de tarifs que M. Weissenbach avait fait craindre au cours des négociations et qui eut ruiné complètement l'intérêt de la ligne, la Convention a subordonné la participation de la Compagnie de l'Est à un règlement de partage du trafic entre la Compagnie des Alpes bernoises et celle des chemins de fer fédéraux. C'est encore pour prévenir une négligence intéressée dans l'exécution des travaux ou une opposition calculée à leur achèvement, que le même article impose cette autre réserve, que le raccourci devra être terminé deux ans après le percement du Loetschberg.

Il nous reste à examiner maintenant et à préciser quel intérêt considérable s'attachait pour nous à la construction du Moutiers-Granges. Pour le comprendre, il est nécessaire de rappeler la situation qu'avaient créée à notre commerce le percement du Saint-Gothard et celui du Simplon.

Nous avons vu qu'au moment où le Saint Gothard allait s'ouvrir, la seule voie de communication entre le

nord de l'Italie d'une part, la plus grande partie de la France et les ports de la Manche et de la mer du Nord, d'autre part, était la ligne du Mont-Cenis. L'ouverture du Gothard eut pour résultat de rapprocher nos provinces de l'Est de la Haute-Italie, ce qui était un avantage pour ces régions ; mais aussi de détourner de la ligne française tout le transit international en provenance ou à destination du Nord-Ouest de l'Europe. Le Simplon, à son tour, vint s'alimenter du trafic qu'il déroba à la fois au Gothard et au Mont-Cenis ; mais il faut bien reconnaître que jusqu'à présent, faute de voies d'accès convenablement orientées, il n'a pu recevoir la part du trafic international qu'il prendra sans doute un jour.

Jusqu'ici les marchandises provenant des ports de la mer du Nord et de la Manche, au moins jusqu'à Calais, ont pu continuer à prendre par Bâle et le Saint-Gothard le chemin de l'Italie. — Cependant le canton de Berne qui avait payé indirectement sa part des subventions de la Confédération en faveur du Gothard et du Simplon, restait en dehors du courant commercial des deux lignes. En 1905, il concéda à une Société qui prit le nom de « Société des chemins de fer des Alpes Bernoises » la construction et l'exploitation d'une ligne orientée du Sud au Nord, qui devait traverser le massif de l'Oberland-Bernois et joindre la ligne du Simplon à Berne puis à Bâle. Cette nouvelle voie comportait un tunnel de 13.520 mètres sous le

Loetschberg, et, grâce à un second tunnel sous le Weissenstein entre Moutiers et Soleure, elle devait établir un trajet plus court et de meilleur profit que la ligne du Gothard entre Bâle et Milan. Cette ligne, avons-nous dit, nous offrait un moyen de reprendre une partie au moins du trafic international, à condition de la rectifier par un raccourci entre Moutiers et Granges, qui lui assurerait l'avantage du plus court trajet, et de prolonger s'il était possible cette rectification jusqu'à Lyss.

Nous n'avons pu obtenir que le raccourci Moutiers-Granges : mais telle qu'elle est, cette amélioration n'est pas moins précieuse pour notre commerce national. Désormais, tout le trafic provenant de notre région industrielle du Nord et de l'Est, à destination de l'Italie, qui était tributaire du Gothard, passera par Delle, Berne, le Loetschberg. Toutes les marchandises acheminées par Belfort, bénéficieront sur le nouveau parcours d'une distance de 42 kilomètres sur le trajet du Gothard.

Le Moutiers-Granges favorisera nos ports de Calais et de Dunkerque, comme le Frasne-Vallorbe favorise Le Havre et Boulogne.

De Calais à Milan, la distance qui est aujourd'hui de 1114 kilomètres par le Saint-Gothard tombera à 1072 kilomètres par le Loetschberg et, après le percement du Ballon d'Alsace que l'on peut prévoir un jour, à 1047.

Le trafic de Londres à Milan qui passe aujourd'hui

par Ostende, les lignes belges et d'Alsace-Lorraine, s'établira par Calais. En effet la distance de Londres à Milan est de 1295 kilomètres par Ostende, de 1292 par Calais et Mulhouse. Au lendemain du raccourci Moutiers-Granges, elle s'établira sur 1250 kilomètres par le port français. Ostende sera lui-même rapproché de Milan de 118 kilomètres. D'Anvers à Milan, la distance de 976 kilomètres par le Gothard sera réduite à 967 et cette différence, légère en apparence, suffira pour faire diriger sur notre réseau le trafic du port belge, cela en vertu du principe de la plus courte distance.

La zone d'influence du Moutiers-Granges est limitée par un angle dont le sommet est à Belfort et dont les côtés passeront par Dieppe, par Anvers, et même Rotterdam.

Le trafic de Boulogne, qui passe aujourd'hui par Amiens, Reims, Belfort et le Gothard, s'acheminera par Delle et le Loetschberg. Celui de Calais, qui passe par Lille, Namur et les lignes du Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine, descendra désormais par Lille et Valenciennes ; « à Aulnoy il recevra l'appoint de Maubeuge et de la ligne de Bruxelles ; un peu plus loin, à Charleville, il trouvera l'appoint des Ardennes et de la vallée de la Meuse ; à Longuyon il recevra tout le transit qui lui arrivera de Luxembourg et de la Hollande ; il descendra par Nancy, Epinal, Belfort et Berne (1).

(1) Discours de M. Boudenoot au Sénat, 22 décembre 1909. « J. off. » du 23 décembre. Débats parlementaires, p. 1189.

En vertu du principe de la plus courte distance, les marchandises provenant de la Belgique et du Sud de la Hollande vers l'Italie, au lieu de descendre par Namur, Metz et Strasbourg, franchiront la frontière française à Ecouviez et se dirigeront vers la Suisse par Longuyon et Nancy. Or, le trajet parcouru sur les rails français d'Ecouviez à Delle, est de 322 kilomètres. On peut même espérer que la rapidité des transports et l'abaissement des tarifs augmenteront encore les échanges entre l'Italie et les pays du Nord.

Le trafic entre l'Italie et les pays du Nord-Ouest de l'Europe représentait en 1908 :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS
	—		—
Grande-Bretagne.	500,9 millions de livres.		131,9 millions.
Belgique	75,3 —	—	36,5 —
Pays-Bas	24,9 —	—	» » —

Soit 20.59 % des importations et 9.73 % des exportations de la Péninsule (1), dont la plus grande partie emprunteront la voie française sur 322 kilomètres.

Les marchandises provenant de nos régions industrielles de l'Est et du Nord fourniront un élément de trafic important. La zone d'influence du Moutiers-Granges comprend en effet les départements français où l'activité industrielle est plus considérable : le

(1) « Journal des Economistes », 15 novembre 1909.

Nord, le Pas-de-Calais, les Ardennes, la Meuse, la Meurthe-et-Moselle, les Vosges, Belfort. « Cette bande de territoire, dit M. Plichon (1), consomme 17.513.000 tonnes de houilles sur 44.515.000 que consomme la France... Elle compte 85.600 chevaux-vapeur sur 2.321.000, c'est-à-dire 37 % ; elle représente l'industrie des textiles, les filatures et les tissages de lin, de coton, de jute, de chanvre, de laine ; elle représente la construction mécanique, les mines, la métallurgie, la soude, les minerais de fer, les aciéries, etc... » L'insistance mise par nos plénipotentiaires pour obtenir le Moutiers-Granges était donc entièrement justifiée.

L'Etat de Berne n'y était pas moins intéressé. Au point de vue du commerce intérieur, le percement du Loetschberg pouvait augmenter le trafic en reliant directement le Valais à l'Oberland et au Mitterland bernois (2). Mais c'est surtout au point de vue du transit international que le tunnel de l'Oberland bernois prenait une importance considérable s'il était complété par des raccourcis comme le Moutiers-Granges et le Moutiers-Soleure. M. Kuntz, membre du gouvernement de Berne, disait : « Le Moutiers-Granges est le complément nécessaire du percement des Alpes bernoises. Il assurera au Loetschberg le trafic

(1) Chambre des députés 7 décembre 1909, 2^e séance, « J. off. » du 8. Débats parlementaires, Chambre, p. 3229.

(2) Clerget, *op. cit.*

Calais-Milan, et ce serait une trahison à l'égard du Loetschberg de ne pas l'exécuter (1).

Cependant le projet du raccourci Moutiers-Granges rencontrait, en Suisse même, une puissante opposition.

La résistance des chemins de fer fédéraux, par l'organe des plénipotentiaires suisses, n'était pas moins légitime : la nouvelle combinaison abrégerait de 42 kilomètres le parcours du réseau helvétique et favoriserait la ligne de Berne-Loetschberg-Simplon, à leur détriment. Toutefois, cette concurrence prendrait fin, le jour où les chemins de fer fédéraux absorberaient la ligne du Loetschberg. Quant à l'abréviation du parcours sur le territoire suisse, il était sans doute compensé par l'augmentation du trafic qui résulterait nécessairement de l'aménagement de la ligne de Vallorbe. Les intérêts des chemins de fer fédéraux n'étaient donc pas sacrifiés. D'ailleurs, nous étions décidés à faire de la rectification Moutiers-Granges la condition *sine qua non* de notre adhésion à la Convention et la Suisse avait trop d'intérêts à ramener sur son réseau, pour un certain temps au

(1) Cf. Questions diplomatiques et coloniales, 16 novembre 1906. M. Gobart, conseiller national suisse, estime que « d'après les calculs et mesurages, la zone du Loetschberg embrasse les pays situés entre une ligne partant de Hambourg, passant par Magdebourg, Erfurt, Wurzburg, Stuttgart, Ossen, Chiasso, Vicence, Venise et par une ligne Baie-Saint-Michel-Nice, passant au sud de Paris et de Dijon puis à Pontarlier, Martigny. » *Revue Economique internationale*, 1905, p. 173 et s.

moins, le courant commercial entre le Nord-Ouest de l'Europe et l'Italie pour ne pas acquiescer à notre demande. Le raccordement seul du Frasnè-Vallorbe pouvait nous laisser indifférents ; avec l'adjonction du Moutiers-Granges, la Convention revêtait un caractère de première importance.

Toutefois, M. Ragally à la Chambre (1) et M. Couyba au Sénat (2) ont vivement critiqué ces dispositions de la Convention de Berne relatives au Moutiers-Granges que d'autres regardaient comme les seules conformes à notre intérêt. Pour MM. Couyba et Ragally, au lieu de dépenser 10 millions pour établir une ligne sur un territoire étranger, et d'engager des capitaux que nous pouvons perdre aisément, notre intérêt eut été de faire sur notre propre réseau quelques rectifications peu coûteuses qu'ils indiquent. Elles auraient abouti à des résultats à peu près équivalents au point de vue des distances, et, à l'avantage de coûter moins cher, auraient joint celui d'allonger le parcours du transit international sur nos rails.

Il s'agit du raccourci entre Labarre et Arc-Senans. D'après M. Ragally, ce raccourci établissait la distance la plus courte, sauf la rectification du Moutiers-Granges, entre les ports du Nord et Milan, en passant par Hirson, Armagne, Lucquy, Chaumont, Chalindrey,

(1) Séance du 8 déc. 1909, 1^{re} séance, « J. off. », *loc. cit.*, p. 3255.

(2) Séance du 22 déc. 1909, « J. off. », *loc. cit.*, p. 1197.

Gray, Labarre, Arc-Senans, Vallorbe. Cette ligne aurait l'avantage de conserver le parcours français sur 50 kilomètres de plus que celle du Moutiers-Granges, et de ne coûter qu'un million. Mais le raccourci procuré par cette ligne est inférieur de 4 kilomètres à celui que donne le Moutiers-Granges. Pour atteindre la même abréviation de parcours, les partisans du Labarre-Arc-Senans escomptent la rectification future de Bussigny-Vallorbe qui a bien été inscrite à titre éventuel dans la Convention de Berne ; mais qui ne sera peut-être jamais exécutée. Il faudrait en outre améliorer la voie de Culmont-Chalindrey à Labarre qui est insuffisante pour un grand trafic.

Ce raccourci de Labarre à Arc-Senans, chaudement défendu par les députés du Jura, avait été demandé depuis longtemps. Dès 1902, M. Charles Dumont en réclamait la construction « pour constituer notre ligne intérieure de la France au Simplon parallèle à la ligne d'Alsace-Lorraine ». Trois ans plus tard (20 novembre 1905), M. Plichon soutenait la même thèse et le ministre des Travaux publics, M. Gautier, comme son prédécesseur, M. Baudin, en 1902, se montrait favorable à ce projet ; l'étude en était faite ; mais elle restait enfermée dans les cartons du Ministère (1). On peut regretter que ce projet, dont le devis ne se

(1) Cf. Discours de M. Couyba au Sénat, 23 déc. 1909, « J. off. » du 24. Débats parlementaires.

montait pas à plus d'un million, n'ait pu être exécuté avant que la construction du Loetschberg soit venue modifier le problème des voies d'accès au Simplon. Aujourd'hui le Gouvernement français estime que cette ligne ne saurait suppléer les avantages que nous pouvons retirer du Moutiers-Granges. Le 27 juillet 1909, M. Janet, président de la commission des travaux publics, sollicitait l'avis du Gouvernement sur la construction additionnelle, au projet Frasnè-Vallorbe, du raccourci Labarre-Arc et Senans. Le Ministre des Travaux publics, M. Millerand, répondit par lettre que le raccourci Labarre-Arc et Senans joint au Frasnè-Vallorbe, réduirait la distance Calais-Milan à 1076 kilomètres au lieu de 1114 par le Gothard et que le parcours du trafic sur rails français serait augmenté de 40 kilomètres (1). Mais le Ministre ajoutait : « La longueur du parcours Calais-Milan par Belfort se réduira à 1088 kilomètres quand la ligne du Loetschberg sera achevée et à 1072 kilomètres quand le raccourci Moutiers-Granges sera construit. Elle se réduirait même à 1047 kilomètres si on établissait une ligne directe entre Thillot et Giromagny, conformément à un projet qui a été envisagé. Dans ces conditions, la construction de Labarre à Arc-Senans ne paraît pas susceptible de faire varier d'une façon sensible les itinéraires suivis par le trafic en prove-

(1) V. le rapport Régnier, annexe IV.

nance ou à destination du Nord de la France. A plus forte raison serait-elle insuffisante pour modifier, au profit de la France, les itinéraires suivis par les marchandises en provenance ou à destination de l'Angleterre ou de la Belgique, et pour amener sur nos rails un trafic nouveau ». Et il concluait que ce projet intéressant n'était qu'un travail de deuxième urgence. Il importerait cependant, à notre avis, de ne pas le perdre de vue et de ne pas l'ajourner indéfiniment. M. Chautemps annonçait au Sénat, dans la séance du 23 décembre 1909, que les chemins de fer allemands s'étaient entendus avec les défenseurs du Gothard, pour créer sous le Hauenstein un tunnel de base qui raccourcirait de 35 kilomètres, en distance virtuelle, la distance Paris à Milan par l'Allemagne et le Gothard(1). D'autres raccourcis ne peuvent-ils être faits sur les lignes étrangères qui viendront paralyser nos efforts ? Ne serait-il pas urgent de mettre à profit les études déjà faites pour améliorer nos réseaux du Nord et de l'Est en vue d'un grand trafic international vers l'Italie et d'assurer définitivement la supériorité de nos réseaux ?

(1) « J. off. » du 23 déc. 1909. Débats parlementaires, Sénat p. 1220.

§ 3. — La question de la Faucille (1).

Avec l'article 12, nous entrons dans le domaine tout à fait hypothétique de la Convention de Berne. Le règlement des **relations** entre la France et la Suisse au sujet de la Faucille a créé chez les partisans du projet une vive déception, **non** sans éveiller une certaine inquiétude dans l'esprit de leurs adversaires. C'est à juste titre, croyons-nous, que M. Millerand, Ministre des Travaux publics, a dit à la tribune de la Chambre que la conclusion de la Convention de Berne était due aux partisans de la Faucille (2).

Nous avons vu, en étudiant l'histoire de cette Convention, que seule la crainte de voir la France

(1) Nous nous contenterons d'indiquer deux dispositions d'ordre secondaire qui n'ont fait l'objet d'aucun commentaire dans le rapport pourtant si complet de M. Regnier à la Chambre.

1° Le paragraphe 1^{er} de l'art. 4 vise l'organisation de voitures directes entre Paris et Genève via Frasne-Vallorbe. Cette disposition, qui a fait l'objet d'une question de M. Fernand David à la Chambre (séance du 7 décembre), a permis au Ministre des Travaux publics d'affirmer que les facilités accordées à la nouvelle ligne, n'auraient pas pour effet de diminuer celles qui existent actuellement d'un autre côté ;

2° L'article 5, immédiatement applicable, prescrit l'organisation d'une correspondance satisfaisante entre les trains de la ligne du Valais et ceux de la rive française du Léman. Cette réforme qui paraît insignifiante, sera pourtant accueillie avec faveur par les voyageurs qui ont souffert trop longtemps de la discordance dans les horaires.

(2) 2^e séance du 7 décembre. « J. Off. ». Débats parlementaires. Chambre, p. 3239, col. 3.

établir une voie ferrée à travers les Alpes, qui ne passerait pas sur le territoire suisse, avait pu décider le Gouvernement fédéral à provoquer une reprise des négociations relatives au Frasne-Vallorbe et à étudier, de concert avec la France, l'établissement de nouvelles voies d'accès au Simplon.

Le « Comité de la Faucille » avait fait les plus pressantes démarches près du Gouvernement fédéral pour l'intéresser à sa cause ; il avait réussi à faire inscrire au protocole de la Conférence de 1908 une base de discussion relative à la ligne de Lons-le-Saulnier à Genève ; il pouvait enfin espérer que la question du percement de la Faucille serait résolue au moins en principe par les deux Gouvernements.

Or le principe même de la Faucille est peut-être le seul point important de cette question qui n'ait pas été arrêté. « Quand le Gouvernement français, dit l'article 12, procèdera à la construction d'une ligne de Lons-le-Saulnier à Genève, par la Faucille, le Gouvernement fédéral fera le nécessaire pour en assurer l'exécution sur le territoire de la Confédération ». L'accord est subordonné à la décision du Gouvernement français qui a évité avec le plus grand soin de prendre parti dans la question.

Aux interpellations des adversaires de la Faucille, le Ministre des Travaux publics a répondu par la lecture des procès-verbaux de la Conférence de Berne, qui prouvent jusqu'à l'évidence qu'aucune résolution

secrète n'avait été arrêtée dans l'esprit du Gouvernement français. Les plénipotentiaires français refusèrent nettement d'engager le Gouvernement de la République « à prendre les dispositions nécessaires pour assurer l'exécution de la ligne Lons-le-Saulnier-frontière Suisse *aussitôt* qu'il sera fait la justification de ressources suffisantes pour la réalisation de cette entreprise » (12^e résolution). Le Conseil fédéral, auquel notre refus dut être communiqué, ne déguisa point sa déception, et, tout en acceptant la formule proposée, qui est devenue l'article 12, exprima « le vif désappointement » que lui causait « la tournure » prise par cette question. Les intéressés à la Faucille n'obtenaient « ni satisfaction immédiate et effective » ni même « une satisfaction morale ». Et le Ministre français conclut devant le Parlement qu'aucun délai n'étant imposé à la France pour l'exécution de la Faucille, nous étions couverts par le principe « qui a terme ne doit rien. »

Nous étudierons plus loin la question de la Faucille en elle-même, ses avantages et ses inconvénients. Pour nous en tenir à l'analyse de la Convention qui fait l'objet de ce chapitre, nous devons dire qu'il n'était pas possible au Gouvernement français de faire davantage. Nous ignorons si le nombre des partisans de la Faucille l'emporte en France sur le nombre des adversaires (les procédés de propagande employés par les premiers laisseraient croire qu'ils sont moins nom-

breux) ; mais les deux camps sont également énergiques et résolus et la question ne pouvait faire l'objet d'une Convention internationale avant d'avoir été tranchée nettement par les Chambres. Cependant les partisans de la Faucille auraient mauvaise grâce à se plaindre. Non seulement la France a consenti à traiter à la Conférence des détails d'une entreprise encore si combattue et si hypothétique ; mais le Gouvernement a rendu service à la cause de la Faucille en levant par avance les obstacles qu'elle aurait pu rencontrer sur le territoire même de la Confédération. L'émotion qui s'est emparée des adversaires de la Faucille, les vives attaques dont elle a été l'objet de la part des représentants des départements frontières de la Suisse, démontrent que la question est posée aujourd'hui clairement et officiellement dans l'un et l'autre pays. Il fallait bien, pour réussir, qu'elle traversât au moins cette phase. Aux intéressés d'en assurer le triomphe ou d'en consommer la ruine.

En dehors de la question du principe qu'elle a écartée, la Convention de Berne a adopté certaines dispositions relatives à l'exécution de la Faucille qui auront pour effet de préciser le caractère et de faire prévoir la portée de cette entreprise.

C'est ainsi que l'article 13 tranche par avance, dans le sens le plus raisonnable et le plus conforme à nos intérêts, la question du raccordement des deux gares gènevoises. On se souvient que la question du raccor-

dement ne se posait même pas, il y a peu d'années encore, dans l'esprit du « Comité de la Faucille ». On trouvait tout naturel que la Faucille, construite par la France, avec ses capitaux, comme voie d'accès au Simplon, amenât les marchandises en transit à Genève pour continuer, par la voie suisse du Léman, leur route vers l'Italie, tandis que la ligne française resterait impropre à un grand trafic. Une telle prétention ne pouvait prévaloir, elle était de nature à faire échouer tout arrangement même éventuel comme celui de la Convention de Berne.

L'article 17 de la Convention consacre en outre le partage égal entre les lignes françaises et suisses pour tout le trafic international. Cette disposition a été critiquée à la tribune. On a paru craindre que les chemins de fer fédéraux n'eussent d'autre soin que de partager les recettes, tandis que nos rails et notre matériel supporteraient tout le poids du trafic, puisque les marchandises en transit seraient acheminées sur la plus courte ligne, celle de la rive française.

Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de s'arrêter à cette objection : si le trafic de la Faucille au Simplon était intense, les Compagnies intéressées (suffisamment vigilantes quand les intérêts nationaux — les leurs par conséquent — sont en jeu) ne manqueraient pas de s'entendre pour parer à l'encombrement inévitable qui se produirait sur la ligne du Bouveret.

Une condition indispensable pour faire de la Fau-

cille une voie d'accès au Simplon (et tel est le caractère qu'on a voulu lui conserver officiellement), c'était de faciliter le transit des marchandises et aussi des voyageurs à travers le territoire genevois, en simplifiant les tarifs, les formalités et les taxes douanières. Tel est, en effet, l'objet des articles 16 et 18 de la Convention. Il fallait, sous peine de manquer le but qu'on se proposait d'atteindre, neutraliser en quelque sorte le territoire suisse, au point de vue fiscal, à l'égard des voyageurs et des marchandises qui ne faisaient que le traverser. L'article 16 applique (par avance) les tarifs du réseau P.-L.-M. à toutes les marchandises en transit provenant de la Faucille ou s'y rendant. L'article 18 exonère des formalités et des taxes douanières, les voyageurs et les marchandises dans la mesure où cette exonération est déjà appliquée dans les cantons de Bâle et de Schaffouse pour la ligne de Carlsruhe à Constance.

Mais une question voisine de la précédente a été soulevée à la tribune du Parlement par les représentants de la Savoie, question qui ne pouvait cependant pas faire l'objet d'un article de la Convention de Berne. Il s'agit de l'exercice de la souveraineté de la **Confédération** et de sa neutralité à l'égard des voyageurs qui, venant de la Faucille, seraient obligés d'emprunter le territoire de Genève pour se rendre au delà. L'exercice de la souveraineté territoriale ne pouvait-il, dans certains cas, apporter de sérieuses

entraves à la libre circulation des voyageurs sur le territoire helvétique ? On a paru le craindre et les représentants de la Savoie ont manifesté quelques appréhensions à cet égard (1).

Il faut laisser de côté l'hypothèse très problématique d'un conflit armé entre les deux Républiques voisines ; il convient même d'écarter l'hypothèse où le Gouvernement de Berne voudrait faire occuper le Chablais et le Faucigny pour assurer, en cas de guerre entre la France et l'Italie ou l'Allemagne, la neutralité de son territoire. On a dit à la Chambre que la Suisse pourrait gêner tout au moins notre mobilisation dans la zone franche, en refusant à nos réservistes l'accès du territoire suisse pour rejoindre leur corps. Mais ces raisons ne présentent qu'un faible intérêt : nos réservistes de la Haute-Savoie, susceptibles d'emprunter une ligne suisse pour gagner le centre de la France, en cas de mobilisation, sont peu nombreux et ils pourraient facilement emprunter les lignes exclusivement françaises qui existent déjà : la construction de la ligne Faucille-Simplon à travers le territoire de Genève n'aurait, croyons-nous, aucune importance à cet égard. Il suffirait de conserver la ligne de Bellegarde à Saint-Gingolph et de Bellegarde au Fayet-Saint-Gervais qui n'empruntent pas un mètre du territoire suisse.

(1) Cf. Discours de M. Fernand David à la Chambre, 7 décembre 1909. « J. Off. », 8 décembre. Débats parlementaires. Chambre, p. 3232.

Mais la souveraineté peut s'exercer encore, au point de vue de la police des voyageurs ou de contestations privées relatives au transit. On peut se demander quelle serait l'attitude du Gouvernement suisse à l'égard d'un individu expulsé du territoire ou recherché par les tribunaux helvétiques et dont la présence serait constatée dans le canton de Genève au passage d'un train international. La question peut avoir quelque intérêt, lorsqu'il s'agit du territoire de la Suisse où les expulsions sont assez fréquentes. « Quelle sera, dit M. Fernand David, à la Chambre, la situation de ces Français qui auront fait avec leur argent la percée qui va de Lons-le-Saulnier à Genève et qui n'auront pas le droit d'utiliser la loi nouvelle, puisque la Confédération pourra leur en interdire l'accès ? » (1) Le Ministre des Travaux publics a éludé habilement la question. Il a paru considérer ces réflexions comme injurieuses pour la République suisse ; il a invoqué d'autre part les sentiments de sympathie que les Suisses professent à notre égard et l'exemple des relations faciles qui existent entre les Suisses et les Allemands dans certaines villes comme Bâle, qui possèdent des gares étrangères.

La question serait toutefois quelque peu différente pour les voyageurs de la ligne de la Faucille. Bâle étant tête de ligne de quelques voies allemandes, le

(1) Discours précité.

Gouvernement suisse serait fondé à empêcher le débarquement d'individus expulsés par lui. Mais pourrait-on se contenter d'une solution analogue et reconnaître à la Suisse le droit d'empêcher un Français expulsé se rendant d'un point de la frontière française à un autre point de la même frontière ou au delà, de se servir des trains internationaux établis en vertu de la Convention ? Les assurances du Ministre peuvent être accueillies avec satisfaction, mais elles ne tranchent pas la question. La Convention de Berne aurait, sans doute, besoin d'être complétée sur ce point par un accord.

De même, au point de vue de la surveillance des marchandises, des difficultés qui peuvent s'élever en cours de route, sur le territoire de Genève, la Convention franco-suisse aurait besoin de quelques précisions.

Quelques orateurs à la Chambre, notamment M. Fernand David, ont exprimé le regret de la faculté reconnue par les articles 9 et 10 au Gouvernement helvétique, de procéder au rachat de la gare de Cornavin et du tronçon de Genève à La Plaine. Le rapporteur regarde l'article 9 comme « une grande satisfaction accordée au Gouvernement helvétique qui désirait depuis longtemps que les chemins de fer fédéraux devinssent propriétaires de la gare principale de Genève » (1). En réalité nous ne voyons pas bien quel nouvel avantage

(1) Rapport précité, p. 26.

l'article 9 procure au Gouvernement fédéral en reconnaissant expressément l'existence d'un droit qui ne faisait aucun doute puisqu'il avait été réservé dans l'acte de concession. La plainte de M. Fernand David n'est pas plus justifiée : il ne pouvait pas appartenir au Gouvernement français d'empêcher la Suisse d'user de ses prérogatives.

Il faut au contraire enregistrer comme un succès l'engagement de la Suisse de doubler et de raccorder convenablement le ligne de Saint-Gingolph à Saint-Maurice.

Cette voie d'accès naturelle vers le Simplon transporte sur 95 kilomètres les marchandises à destination de la Lombardie qui proviennent du centre de la France et de la région lyonnaise.

Il faut souhaiter que les pouvoirs publics ne négligent pas de recueillir les avantages obtenus par la France avec tant de peine à la Conférence de Berne. On a loué le Gouvernement de la fermeté qu'il avait montrée en face des prétentions injustifiées du Gouvernement fédéral et nos envoyés de l'énergie et de l'habileté qu'ils avaient déployées au cours de la discussion. Il serait injuste de ne pas s'associer à ces éloges ; mais on peut regretter que le Gouvernement français ait traîné en longueur pendant tant d'années la question du Frasnè-Vallorbe pour homologuer purement et simplement, en somme, la convention signée depuis 1902 entre la Compagnie P.-L.-M. et les Com-

pagnies de chemins de fer suisses, et pour organiser le fonctionnement éventuel de l'entreprise de la Faucille sur le principe de laquelle on a refusé de s'expliquer. Le Gouvernement français, dira-t-on, avait le devoir d'examiner de près la Convention de 1902 avant de lui donner une sanction et d'obtenir de la Suisse des avantages en retour. Mais le Gouvernement avait eu connaissance des négociations préparatoires à la Convention de 1902 ; il en avait probablement approuvé le principe (1). Quant aux avantages qu'il a su obtenir en raison de la construction du Loetschberg, le Moutiers-Granges, on peut lui savoir gré de son énergie à les réclamer ; mais il ne les prévoyait sans doute pas lorsqu'il approuvait tacitement en 1902 une Convention qu'il n'a ratifiée que sept ans plus tard (2).

La seconde partie de la Convention de Berne, relative à la Faucille, est caractérisée par la même irrésolution. Il est impossible de deviner si le Gouvernement français a vraiment l'intention de construire la Faucille ou s'il a voulu simplement donner une marque de sympathie toute platonique aux habitants de Genève. Ce n'est donc pas, il faut bien en convenir, l'esprit de prévoyance et une prudence calculée qui ont retardé jusqu'au mois de juin 1909 l'homologation de la Con-

(1) V. ci-dessus, p. 54, note.

(2) Ce retard a rendu nécessaires l'avenant de 1909 et une augmentation des dépenses prévues.

vention de 1902; mais plutôt une négligence qu'il faut se hâter de réparer.

Nous en trouvons une preuve dans l'aveu même du Ministre des Travaux publics demandant au Sénat de ratifier la Convention de Berne : « Il n'est que temps, dit-il, de la voter. Les courants économiques et les habitudes commerciales sont lents à se former et aussi lents à se déplacer lorsqu'ils sont créés. Nous avons laissé, par notre incertitude, par notre irrésolution, par notre manque d'esprit de suite, se développer en dehors de nous, c'est-à-dire contre nous, des courants économiques et des habitudes commerciales : il n'est que temps de tâcher de reprendre à notre profit un trafic qui n'aurait jamais dû nous échapper » (1).

(1) Séance du 23 décembre 1909. « J. Off. ». Débat parlementaires. Sénat, p. 1215, col. 2.

TROISIÈME PARTIE

La concurrence des grands projets

La Convention du 18 juin 1909 n'a donc pas résolu pour la France le problème des voies ferrées à travers les Alpes. Elle n'en a du moins résolu qu'une partie : la question des voies d'accès au Simplon ; encore faut-il reconnaître que le problème de la Faucille comme voie d'accès a été seulement posé. Mais la question des voies transalpines directes entre la France et l'Italie reste entière. Pour nos voisins, au contraire, la Convention de Berne continue la longue série des admirables travaux et des efforts énergiques qu'ils ont accomplis pour attirer sur le territoire helvétique les grands courants commerciaux, et faire de leur pays la « plaque tournante de l'Europe ». On a dit très justement que la Convention de Berne était pour la Suisse un acte complet, définitif, et une solution d'attente pour la France (1).

Aussi toutes les études qu'on a faites depuis longtemps, tous les projets qu'on a élaborés pour établir

(1) Loiseau : Simplon, Faucille, Mont-Blanc. « Revue de Paris, » 1^{er} décembre 1909.

par la voie ferrée des moyens de communication directs avec l'Italie, ou pour améliorer notre unique grande ligne du Fréjus, n'ont rien perdu de leur intérêt. Au contraire, la Convention de Berne, en réglementant par avance l'établissement et l'exploitation d'une nouvelle voie possible, témoigne de la préoccupation que nous avons de multiplier nos relations avec la « nation sœur » et de faciliter le rapprochement des deux pays. Nous y sommes invités et par la concurrence incessante que les autres nations font à notre commerce et par le développement normal des affaires, entre la France et l'Italie, qui rend insuffisantes les seules voies de communication qui les unissent et les fait tributaires de la nation voisine.

C'est pourquoi les projets grandioses que l'on élabore depuis de longues années, pour améliorer nos lignes d'accès en Italie ou en créer de nouvelles, méritent d'être examinés avec soin ; car leur choix s'imposera bientôt à l'attention du public et à la sagacité de ceux qui disposent des finances de la nation.

Nous pouvons distinguer ces projets en trois catégories :

1° Nous mettrons à part l'étude qui concerne l'amélioration de notre tunnel du Mont-Cenis.

2° Nous examinerons ensuite les projets qu'on pourrait à la rigueur considérer comme des projets de voies d'accès : la Faucille, le Saint-Amour-Valleiry.

3° Nous étudierons enfin les trois projets de tunnels

qu'on discute en France depuis quelque temps déjà : le tunnel du Mont-Blanc, le tunnel du Petit-Saint-Bernard et celui de Briançon-Oulx.

Les études relatives à l'amélioration du Mont-Cenis n'ont pour objet que l'appropriation d'une voie déjà existante aux exigences du commerce moderne, et non de nous créer de nouveaux moyens de communication entre la France et l'Italie. Celles qui concernent la Faucille ou le Saint-Amour-Valleiry ne nous ouvriraient aucune route nouvelle vers l'Italie. Elles ont pour objet, d'une part, l'amélioration de nos voies de communication avec la Suisse française et le Valais, d'obtenir d'autre part, pour nos provinces du Centre et de l'Ouest, le maximum d'utilité qu'elles pourront retirer du Simplon.

Un tunnel à travers le Mont-Blanc, le Petit Saint-Bernard ou au col du Mont Genève (projet Briançon-Oulx) nous ouvrirait au contraire une voie directe vers la Lombardie et aurait sans doute pour conséquence de réduire la zone d'influence du Simplon sur le territoire français. Il nous restera ensuite à examiner si le développement de notre commerce réclame de nouveaux efforts en ce sens ou si l'exécution des clauses de la Convention de Berne ne suffirait pas, pour le moment du moins, à satisfaire toutes les exigences de notre trafic commercial.

CHAPITRE I

LE TUNNEL DU MONT-CENIS

Le tunnel du Mont-Cenis, commencé en 1857, fit longtemps l'admiration et l'étonnement de l'Europe. C'était le premier grand passage souterrain pratiqué à travers les Alpes avec les moyens rudimentaires dont on disposait à cette époque, puisque les perforatrices mécaniques ne furent mises en usage que quelques années plus tard (1). Il fallut toute l'énergie du savoyard Menabrea et de l'ingénieur Sommeiller pour accomplir ce travail gigantesque dont l'achèvement avait été déclaré impossible par plus d'un sceptique.

Destiné d'abord à relier les deux capitales du royaume de Sardaigne, Turin et Chambéry, il suffit pendant longtemps à assurer la régularité des relations commerciales entre deux grandes nations : la France et l'Italie ; mais le développement continu des affaires, l'accroissement des villes et des industries de chaque côté des Alpes le rendent aujourd'hui, à moins d'améliorations profondes, insuffisant au trafic franco-italien qu'il devrait assurer.

(1) En avril 1861, à la tête sud, et en janvier 1863, à la tête nord.

Quelles sont les causes de cette insuffisance ?

Le tunnel du Mont-Cenis n'a point profité des perfectionnements que la science a apportés à l'aménagement des grands souterrains modernes. On a négligé d'améliorer cet instrument déjà vieux de cinquante ans mais qui a rendu tant de services et peut en rendre encore aux deux pays qu'il met en communication. On a reculé devant la dépense que nécessitait sa mise en état et on a préféré créer de nouvelles voies coûteuses dont le rendement ne pourra procurer de longtemps l'amortissement des capitaux employés. Puis on s'est habitué à considérer Milan comme le centre commercial de l'Italie vers lequel on devait faire converger toutes les voies de pénétration et l'on a construit successivement le Saint-Gothard et le Simplon qui conduisaient directement à Milan au lieu d'améliorer le Mont-Cenis, qui en était trop éloigné. Cependant le Mont-Cenis est le chemin le plus court vers Turin, vers Rome. « Si Milan a 600.000 habitants, dit M. Deléglise à la Chambre (1), Turin s'est élevé de 150.000 à 450.000 ; Rome a plus de 500.000 habitants, Naples plus de 700.000. Or la distance entre Paris et Rome par le Mont-Cenis a 56 kilomètres de moins que par le Simplon. » Si l'on remarque en outre que la route du Mont-Cenis est éminemment propre au grand trafic,

(1) 1^{re} séance du 8 décembre 1909. « J. Off. » du 9 décembre, Chambre, p. 3249.

qu'elle n'a qu'une seule chaîne de montagnes à traverser entre Paris et Turin, on comprendra que la Malle des Indes continue à l'emprunter en dépit des avantages que peuvent présenter les lignes de la Suisse.

Le trafic du Mont-Cenis n'a cessé de s'accroître avec la prospérité même des pays qu'il desservait. On estime que de 1896 à 1908, le nombre des voyageurs a augmenté de 5. % environ par an.

Malgré l'ouverture du Simplon en 1906, le mouvement des voyageurs (du 1^{er} juin au 31 décembre) s'élevait à 66.600 viâ Modane, tandis que le nouveau tunnel n'en voyait passer que 5.220 (1). Quant au transit des marchandises, nous savons qu'il a plus que doublé depuis dix ans (2). L'importance du tunnel de Fréjus est donc incontestable, et on peut regretter que le Gouvernement italien, sous l'influence de considérations politiques sans doute, n'ait pas réservé à l'amélioration de cette ligne une part des subventions qu'il prodiguait au Gothard et au Simplon.

Personne n'ignore l'encombrement de la gare de Modane, malgré les améliorations considérables dont elle a été l'objet. Pendant l'hiver de 1906-1907, une inondation soudaine avait coupé la voie et causé d'énormes dégâts, 2,000 wagons restèrent en souffrance ; plus de 20,000 tonnes de marchandises durent

(1) « Journal des Transports, 29 mai 1907.

(2) V. Annexe V.

être acheminées vers le Simplon qui, heureusement, venait de s'ouvrir. L'interruption du service dura trois semaines et l'encombrement qui en résultait dura un an. « Encore si le Cenis n'est pas plus encombré, dit M. Berge (1), il le doit aux conventions qui lient le P.-L.-M. aux chemins de fer fédéraux pour l'utilisation du Simplon ».

Cependant la ligne du Mont-Cenis a été l'objet d'améliorations successives, au moins du côté français. Construite d'abord à voie unique, on dut plus tard, en raison du développement du trafic, doubler la voie de Chambéry à Chamousset. Puis en 1897, la convention du 14 juin qui incorporait la ligne du Cenis au réseau du P.-L.-M., prévoit l'achèvement de la double voie entre le Rhône et le Mont-Cenis. Cette double voie fut mise en exploitation en 1905 ; elle s'étend sur 140 kilomètres et a coûté 40 millions (2).

En outre la gare de Modane a été agrandie, mais d'une manière encore insuffisante. Des voies supplémentaires ont été construites ; des services dont l'ins-

(1) *Op. cit.*

(2) M. Deléglise a communiqué à la Chambre un état dressé par Compagnie P.-L.-M. du coût approximatif de ces travaux :

« De Culoz à Chambéry et de Chamousset à St-Michel, 89 kilomètres 800 mètres : dépenses 22,500,000 francs. C'est l'exécution de la Convention de 1897. Mais antérieurement on a doublé la voie de Chambéry à Chamousset, soit 29 kilomètres 200 mètres ; le coût a été de 4 millions ; de Saint-Michel à l'entrée du tunnel de Fréjus 21 kilomètres, 12 millions. Déviation du Replat, 1,500,000 francs » (1^{re} séance du 8 novembre).

tallation à Modane même n'était pas indispensable ont été transférés à Chambéry.

Malheureusement tous ces efforts sont en grande partie paralysés par l'inertie du Gouvernement italien qui n'a pas effectué sur son territoire les améliorations correspondantes et notamment le doublement de la voie. Pour que le tunnel du Fréjus puisse supporter un trafic qui s'accroît tous les jours, il est indispensable que la ligne tout entière soit à double voie sur tout son parcours. On n'a pu obtenir pendant longtemps que des promesses, tandis que les voies d'accès vers la Suisse étaient en cours d'exécution. Aujourd'hui la double voie n'est posée que sur quelques points du parcours italien entre Turin et Collegno et sur quelques kilomètres entre Beaulard et Salbertrand.

Une occasion s'était présentée en 1904 d'obtenir du Gouvernement italien l'amélioration de la ligne du Fréjus. On pouvait subordonner à cette condition la Convention relative à ligne Nice-Coni que l'on négociait, comme nous avons fait plus tard du raccourci Moutiers-Granges la condition *sine qua non* de la Convention de Berne. Le Gouvernement italien nous demanda de disjoindre la question du Fréjus de la Convention relative à la ligne Nice-Coni et nous y consentîmes sur l'engagement moral qu'il prit de doubler le plus tôt possible la ligne sur son versant.

L'Italie a reculé jusqu'ici devant les difficultés techniques réelles et la dépense considérable qu'elle

aurait à supporter pour exécuter le doublement entier de la voie du Fréjus. Entre Salbertrand et Bussoleno les terrains ne sont pas solides ; on y constate des mouvements assez fréquents. Le Gouvernement italien hésite à entreprendre des travaux difficiles qui entraîneraient probablement une dépense énorme dans des terrains mouvants pour établir une ligne qu'il faudra peut-être changer au bout de quelques années. La direction générale des chemins de fer italiens, proposait « d'établir la traction électrique entre Bussoleno et Modane, ce qui permettrait de porter la vitesse moyenne des trains de 20 à 45 kilomètres à l'heure et d'augmenter considérablement le nombre des convois ». Notre Gouvernement insista à plusieurs reprises, s'efforçant de démontrer au Gouvernement italien que les difficultés du dédoublement n'étaient pas insurmontables et que l'établissement de la traction électrique sur une voie unique en quelque point de la ligne, ne saurait remplacer efficacement la double voie.

Pendant ce temps un comité « Pro Cenisio » se constituait à Turin, en 1907, pour étudier et poursuivre les améliorations nécessaires à la voie du Mont-Cenis et en provoquer l'exécution. De nombreux parlementaires en font partie. Au mois d'octobre 1909, MM. le sénateur Antoine Perrier et le député Deléglise, convoqués par le Comité, se rendirent à Turin où ils rencontrèrent M. Giolitti, président du Conseil du Gouvernement italien. Ils obtinrent du

Ministre la promesse que les travaux seraient entrepris pour établir la double voie sur tout le parcours, sauf sur 12 kilomètres environ entre Meana et Salbertrand où les difficultés techniques étaient très grandes. Ces travaux seraient exécutés de façon à obtenir, avec l'emploi de la traction électrique, une potentialité quadruple de la potentialité actuelle. Si cela ne suffisait pas pour égaler la potentialité existante sur le versant français, on ferait alors la double voie partout.

Le Gouvernement italien adressa, le 10 novembre 1908, une réponse en ce sens au Gouvernement français qui avait insisté vivement pour obtenir le doublement intégral de la voie.

D'autres améliorations non moins importantes, mais plus faciles à réaliser, ont été réclamées pour faciliter le trafic du Mont-Cenis.

D'abord l'organisation du service des douanes. Tandis que sur la ligne du Simplon la visite se fait en cours de route dans les wagons, les voyageurs de la ligne du Mont-Cenis sont obligés de descendre à Modane pour remplir les formalités administratives. De là un retard considérable dans la marche des trains et des inconvénients fâcheux pour les voyageurs.

La réglementation des horaires a donné lieu à de vives réclamations. On a constaté que pour se rendre de Turin à Rome, il fallait deux heures de plus que pour aller de Milan à Rome, bien que le trajet soit plus court d'un kilomètre et que la voie soit d'un profil meilleur.

Aujourd'hui Rome est mieux desservie par le Simplon que par le Mont-Cenis, alors que la distance est plus longue de 57 kilomètres par le premier tunnel et le profil de la voie bien inférieur.

Quelques parlementaires voudraient presser la Compagnie du P.-L.-M. d'établir la traction électrique au tunnel du Mont-Cenis; mais cette substitution ne pourra être vraiment utile qu'au moment où l'Italie aura effectué les améliorations qu'elle a promises.

L'amélioration de la ligne du Fréjus pourrait encore s'augmenter de certains travaux plus éloignés qui aménageraient des voies d'accès.

On a examiné divers raccourcis possibles, dont le tracé, soit en France, soit en Italie, abrégerait dans une certaine mesure le voyage de Paris à Turin. Mais le projet le plus important consiste dans la construction d'un nouveau tunnel qui laisserait passer le trafic en sens inverse du premier.

Ce projet a été imaginé à Turin, où il a rencontré une certaine faveur. Un tunnel, plus bas que celui du Fréjus, s'ouvrirait à hauteur de la gare de Modane, à 1.051 mètres d'altitude, pour sortir à 930 mètres à Chambon, entre Exiles et Salbertrand. D'une longueur de 22 kilomètres, il éviterait la courbe de Bardonnèche et raccourcirait le parcours d'une longueur de 16 kilomètres. La pente ne dépasserait pas 12 ‰. La dépense occasionnée serait sans doute plus élevée que le doublement de la ligne du Cenis; mais son

exécution aurait pour effet d'augmenter le trafic de la ligne et d'éviter les terrains mouvants qui ne permettent pas de faire des travaux d'une solidité suffisante.

Nous verrons plus loin que le tunnel du Petit-Saint-Bernard pourrait, à la rigueur, servir de tunnel succursale au Mont-Cenis.

Quoi qu'il en soit, le Cenis ne doit pas être abandonné ; son utilité s'affirme tous les jours davantage ; et, de tous les projets que l'on propose, la mise en état de ce tunnel serait sans doute le plus économique et rendrait les services les plus immédiats et les plus sûrs.

CHAPITRE II

LA LIGNE DE LA FAUCILLE

La ligne de la Faucille appartient à la catégorie des voies que nous avons appelées *voies d'accès*, parce qu'elles n'ont pas pour fonction de mettre en communication deux pays limitrophes, mais plutôt de conduire plus directement à l'entrée des tunnels qu'on veut franchir.

Aucun projet de voie ferrée n'a donné lieu à plus de polémiques et à des discussions plus vives, aucun n'a été plus violemment attaqué ni plus ardemment défendu que la Faucille. Ce sont les partisans de cette entreprise qui, par leur insistance auprès des Pouvoirs publics, par leur campagne ardente en France comme en Suisse, ont amené la réunion de la Conférence de Berne.

La création de la Faucille, en effet, ne soulevait pas seulement des discussions d'ordre technique ou financier ; mais elle suscitait en même temps des controverses très délicates touchant la politique internationale et nos rapports avec le canton de Genève, controverses qui donnaient à la question elle-même une

tournure toute particulière. Nous n'aurons pas à revenir sur ces dernières considérations que nous avons examinées dans un précédent chapitre.

Il y a eu jusqu'ici deux projets successifs de la Faucille.

Un Comité constitué à Genève, dit « Comité de la Faucille », qui dispose aujourd'hui d'un capital actions de deux cent mille francs, s'occupe en ce moment d'en élaborer un troisième.

L'idée première d'un raccourci à travers la Faucille est due, dit-on, à un ingénieur français (1). Son projet avait pour but de rapprocher sensiblement Genève de Paris. Il tirait son nom de la montagne de la Faucille que la voie devait traverser.

Le premier projet de la Faucille était une ligne d'altitude qui se détachait à Andelot, de la route de Dijon à Pontarlier et gagnait Saint-Laurent et Morez, passait sous la montagne de la Faucille pour aboutir enfin à Genève. Ce tracé de 46 kilomètres aurait coûté environ 36 millions. La Compagnie P.-L.-M., à laquelle ce premier projet fut soumis, n'eut pas de peine à démontrer son inutilité. Le bénéfice du raccourcissement de la voie ordinaire pouvait bien s'évaluer sur le papier, mais il fallait tenir compte de la nature du terrain qui présentait des difficultés de construction, du profil de la ligne dont les courbes trop nombreuses,

(1) Discours de M. Chapuis à la Chambre, 8 décembre 1909. « J. Off. » du 9. Débats parlementaires, p. 3252.

les déclivités trop fortes rendaient impossible le parcours des trains express. Les réductions de vitesse auxquelles on devait s'astreindre rendaient l'abréviation prévue purement apparente. Les frais d'entretien et d'exploitation rendaient illusoire les bénéfices qu'on escomptait. C'est ce que démontra péremptoirement un rapport très bien documenté de M. Noblemaire.

Cependant les commerçants de Genève et notamment la Chambre de Commerce française désiraient vivement la construction d'une ligne qui les rapprocherait de Paris et les mettrait sur le passage d'une grande voie ferrée internationale. Ils reconnurent la justesse des observations de la Compagnie P.-L.-M. et se mirent de nouveau à l'œuvre. Un « Comité de la Faucille » se forma en 1899 et élaborâ un nouveau projet, plus long, plus coûteux sans doute, mais mieux étudié et parfaitement réalisable. Le nouveau tracé qu'on proposa ne passait plus par la Faucille (bien qu'il en ait conservé le nom). Il devait se détacher à Lons-le-Saulnier de la grande ligne de Bourg à Besançon. La ligne traversait le plateau de Nogna sous un tunnel de 6.400 mètres, puis, après avoir fait un détour, elle franchissait le plateau de Valfin et les vallées de Leschères et de Ronchand par un autre tunnel de 11.400 mètres. La voie atteindrait alors Saint-Claude par la vallée de la Bienne, et pénétrerait ensuite par un tunnel de 15.200 mètres sous la montagne du « Crêt de Neige », les vallées de la Valse-

rine et de Lamour. Au sortir de ce tunnel, un peu au-dessous de Crozet, la voie gagnerait Meyrin et Genève.

Le profil de cette ligne est excellent, son altitude maxima n'atteint que la cote 559 ; elle ne présente pas de déclivité supérieure à 10 ‰.

Son principal avantage, le seul, a-t-on dit quelquefois, serait de rapprocher considérablement de Paris la ville de Genève qui est un centre commercial très important. La distance qui sépare ces deux villes, aujourd'hui de 605 kilomètres, serait ramenée à 488 : soit une réduction de 117 kilomètres (20 ‰) sur le parcours des voyageurs et de 51 kilomètres sur la distance tarifiée pour les marchandises par la ligne de Nantua-Bellegarde. Ce nouveau raccourci pourrait aussi servir de voie d'accès au Simplon par Genève et son aptitude au parcours des grands rapides internationaux la ferait sans doute préférer à la ligne de Pontarlier ou à celle de Frasnè-Vallorbe, bien que sa longueur soit supérieure de 23 kilomètres à la première et de 40 à la seconde. Enfin, la ligne de Lons-le-Saulnier à Genève pourrait être l'amorce d'une grande voie franco-italienne qui franchirait les Alpes au Petit-Saint-Bernard ou au Mont-Blanc. Elle étendrait, disent ses partisans, sa zone d'influence jusqu'aux ports de la Manche et de l'Océan et contribuerait puissamment peut-être à établir de l'Ouest à l'Est un courant commercial entre les ports et les

villes du nord-ouest et du centre de la France d'une part, et, d'autre part, la Suisse et toute l'Europe centrale. Elle desservirait la zone située au sud d'une ligne qui va de Saint-Malo à Genève et formerait « une voie directe, rapide, facile, au point de vue des conditions de l'exploitation entre le Nord-Ouest, Paris et le centre de la France d'une part, et notre Savoie d'autre part » (1).

Mais tous ces avantages seraient malheureusement contrebalancés, — encore qu'ils fussent réels — par des difficultés très graves qui ont fait reculer jusqu'ici l'exécution de l'entreprise.

La construction de la Faucille comporterait un parcours total de 80 kilomètres, dont 37 seraient construits en tunnels. Trois de ces tunnels auraient, nous venons de le voir, des longueurs respectives de 6,400, 11,400 et 15,200 mètres. Il faut ajouter que la voie serait creusée dans un terrain jurassique dont le percement présente parfois des difficultés presque insurmontables, des surprises auxquelles on n'est pas exposé dans les Alpes. Les montagnes du Jura sont, en effet, formées d'un sol calcaire perméable qui laisse passer l'eau par des fissures. Il n'est pas rare d'y rencontrer des poches d'eau, des galeries souterraines, des gouffres qui peuvent donner lieu à des accidents de toute nature. Aussi est-il presque impos-

(1) Discours de M. Boudenoot au Sénat, 22 déc. 1909, « J. off. » du 23 décembre; Sénat, p. 1189, col. 3.

sible d'établir même approximativement le chiffre des dépenses que pourrait entraîner le percement de la Faucille. Les premières évaluations des ingénieurs en avaient fixé le chiffre à 115 millions. Aujourd'hui les partisans eux-mêmes du projet prévoient 130 et même 150 millions. Peut-être sont-ils encore au-dessous de la vérité.

Deux questions se posent alors : 1^o Peut-on espérer que la ligne de Lons-le-Saulnier à Genève procurera un trafic suffisamment rémunérateur pour compenser les sacrifices qu'elle aura coûtés ? 2^o Qui fournira les capitaux nécessaires à l'entreprise ?

La réponse à la première question ne peut s'appuyer que sur des conjectures assez vagues. Aussi partisans et adversaires ne sont-ils pas près de se convaincre mutuellement. On peut espérer que le rapprochement entre Paris et Genève, conséquence de la Faucille, procurera un supplément de trafic important entre ces deux centres commerciaux ; mais il serait bien difficile d'en prévoir le chiffre. Les adversaires du projet prétendent que l'accroissement des échanges entre les deux villes serait peu appréciable, car Genève fait surtout du trafic avec Lyon et Marseille qui seraient en dehors de la zone d'influence. « Le trafic-voyageurs entre Genève et Paris et les au-delà de Dijon, écrit M. Chautemps (1), ne donne pas 600 francs de

(1) « Revue politique et littéraire », 11 novembre 1905, p. 618.

recette kilométrique par an. Le trafic-marchandises n'atteint pas 2,000 francs. La ligne de la Faucille ne fera donc pas 2,600 francs de recettes par kilomètre, si l'on ne considère que le trafic particulier de Genève. »

Peut-on compter sur la Faucille comme voie d'accès au Simplon? Non assurément, puisque le transit international trouve des voies plus courtes s'il vient du nord ou de l'est de la France ; s'il vient par Marseille, il n'emprunte pas la Faucille.

La construction de la ligne Lons-le-Saulnier-Genève ne pourrait constituer une opération avantageuse qu'à la condition d'en faire une voie d'accès vers un nouveau tunnel franco-italien, dont la direction n'est pas encore choisie ni le projet étudié. On a répondu aux partisans de la Faucille, pressés de mettre leur projet à exécution, qu'on ne pouvait pas commencer la construction d'une voie d'accès aussi coûteuse, sans savoir où cette ligne aboutirait.

Enfin on ne peut compter sur le trafic qui affluerait du centre et de l'ouest de la France. Un semblable courant commercial n'existe pas et on ne peut raisonnablement compter que l'ouverture d'une ligne telle que la Faucille suffira pour le créer.

Quant à la formation du capital nécessaire à l'entreprise, nous savons déjà, par l'article 14 de la Convention de Berne, que le Gouvernement fédéral ne serait en aucun cas disposé à y participer ; mais qu'il autorisait

le canton de Genève à s'y intéresser. Or, le canton de Genève n'a jamais offert de s'intéresser pécuniairement à la Faucille pour plus de vingt millions, somme manifestement insuffisante, si l'on considère qu'il est plus intéressé que quiconque à l'établissement de ce tracé.

Le projet de la Faucille a été défendu jusqu'ici d'une manière assez maladroite par ses partisans, bien que ceux-ci aient montré une énergie rare pour arriver à leurs fins.

On peut concevoir, en effet, le projet de la Faucille sous trois aspects différents :

a) Ou bien on veut en faire une voie d'accès du Simplon, et alors on commet « une bêtise » dira M. Théodore Reinach à la Chambre (1). Comme telle, la Faucille ne peut rendre aucun service au transit international puisqu'elle présente un parcours plus long que le Mont-Cenis ou le Frasne-Vallorbe dont elle prétendrait accaparer le trafic. Comme voie d'accès du Simplon, elle est regardée avec défaveur par la Suisse elle-même, car son parcours offre la moindre distance sur le territoire helvétique : elle ferait concurrence aux autres voies d'accès au Simplon plus rémunératrices parce qu'elles sont plus longues (2). Il

(1) Séance du 8 décembre 1909.

(2) En effet, la Faucille, comme voie d'accès au Simplon, mène à Genève, d'où les marchandises, en vertu du principe de la plus courte distance, continuent leur route par Saint-Gingolph et Brigue.

faut se rappeler en effet qu'à une certaine époque le Gouvernement fédéral et le canton de Genève avaient la prétention d'obtenir une ligne de la Faucille qui drainerait toutes les marchandises du centre de la France, pour les faire passer par la ligne de Genève, Lausanne, Brigue sur la rive suisse de Léman à l'exclusion de la ligne française de Bellegarde à Saint-Gingolph. « Quant à la crainte de voir Genève effectuer le raccordement entre ses deux gares, écrivait le *Journal de Genève*, une fois la Faucille construite, et concurrencer ainsi, sans motif sérieux, les lignes de chemins de fer suisses, elle est non-seulement sans fondement, mais encore particulièrement outrageuse pour le patriotisme des Gênévois. Genève n'a donné à personne le droit de douter de son patriotisme et de son attachement à la Suisse, elle a toujours cherché à se défendre des influences étrangères, à se rapprocher de ses confédérés et à leur procurer par des faits ses sentiments suisses et patriotiques. Que la ligne

Or, les voies suisses qui conduisent de la frontière française au Simplon mesurent respectivement :

1. d'Iselle (frontière) à St-Gingolph et, plus loin, de Chêne-Bourg à Genève 147 kil.
 2. d'Iselle (frontière) à Brigue-Lausanne-Vallorbe. 214 kil.
 3. d'Iselle (frontière) à Brigue. Berne, Les Verrières (frontière). 218 kil.
 4. d'Iselle (frontière) à Brigue, Berne, Villiers (front*). 216 kil.
 5. d'Iselle (frontière) à Brigue, Berne, Granges, Moutiers, Delle. 243 kil.
- (Distances utilisées par la Compagnie P.-L.-M.).

entre en Savoie par Genève ou par Vallorbe, le trafic passera toujours par Lausanne (1) ». Aujourd'hui les temps sont bien changés : les représentants de la Savoie reprochent vivement au Gouvernement d'avoir accepté (article 14 de la Convention de Berne) le partage égal du trafic entre les deux lignes riveraines du Léman.

En France, les partisans de la Faucille n'osent plus guère soutenir ses avantages ou même son utilité en tant que voie d'accès au Simplon (2).

Si l'on considère la Faucille comme une voie destinée simplement à rapprocher Paris de Genève, l'entreprise, dit M. Théodore Reinach, serait « une folie », car, quelle que soit l'importance commerciale de la ville de Genève, et quel que soit le chiffre de nos relations avec cette ville, dépenser une somme qui sera de 130 millions d'après les uns, du double d'après les autres, pour gagner une ou deux heures dans nos relations avec Genève, cela me paraît une aberration que personne ne peut soutenir : le jeu, comme on dit, n'en vaudrait pas la chandelle (3) ».

On a beaucoup exagéré pour les besoins de la cause, la zone d'influence de la Faucille. « Il ne faut pas l'oublier non plus, dit M. Régnier (4), la rive

(1) Cité par M. Berge, *op. cit.*

(2) Cf. Discours de M. Mollard au Sénat, 23 décembre 1909. « J. Off. », Débats parlementaires, p. 1213.

(3) Discours précité.

(4) Rapport à la Chambre, précité.

gauche du Léman est desservie par le P.-L.-M., et cette Compagnie achemine sur le Simplon, par sa ligne de cette rive gauche, les marchandises provenant de la région au-dessus de la zone d'influence du Cenis et qui sont à plus courte distance d'Annemasse que de Frasné, c'est-à-dire; les marchandises comprises dans une bande délimitée au Nord par une ligne tirée de la Bretagne, partant de Saint-Malo, comprenant Rennes, Le Mans, passant au nord d'Orléans, de Nevers et de Chalon-sur-Saône; pour aboutir à la frontière, en passant par Lons-le-Saulnier. La Faucille desservira mieux cette zone, mais ne l'augmentera pas. »

Enfin la ligne de la Faucille pourrait être considérée comme l'amorce d'un futur tunnel dans les Alpes franco-italiennes, d'une voie d'accès au Mont-Blanc, par exemple : elle reliait en outre au nord et au centre de la France notre région de la Savoie. Cette conception, plus raisonnable assurément que la précédente, est la thèse soutenue aujourd'hui par les défenseurs de la Faucille. Ils représentent la ligne de Lons-le-Saulnier à Genève comme « la grande artère internationale qui reliera quelque jour la France à l'Italie par le court tunnel du Mont-Blanc » (1). Quelques-uns, comme M. Boudenoot, se contenteraient à la rigueur d'en

(1) Discours précité de M. le sénateur Mollard.

faire une voie de communication plus directe entre le centre de la France et la Haute-Savoie (1).

Mais cette nouvelle conception se heurte encore à plusieurs difficultés. Serait-il bien nécessaire de construire un tracé aussi coûteux pour mettre en communication quelques-unes de nos provinces ? Nous verrons tout à l'heure qu'on pourrait, par des voies plus économiques, aboutir au même résultat. Nous connaissons, d'autre part, la vive répugnance qu'éprouvent pour la Faucille les populations de la Savoie et du pays de Gex, qui, se souvenant des prétentions jadis soutenues par la Suisse sur la possession de leur province, et exposés aux froissements inévitables entre peuples voisins, refusent d'accepter une servitude qui les obligerait à emprunter, ne fut-ce que sur l'espace de quelques kilomètres, le territoire de Genève pour communiquer avec la mère-patrie.

On a proposé de prolonger la ligne de la Faucille de façon à lui faire contourner le territoire de Genève sans l'emprunter. La voie viendrait rejoindre celle de Bellegarde à Annemasse, ce qui aurait pour effet d'augmenter le parcours de 35 kilomètres et de nous priver des avantages que nous pourrions retirer du passage à Genève. De plus, les Gênois ne manqueraient pas d'être froissés d'un tel manque d'égards ; d'où résulterait peut-être entre les deux nations voi-

(1) Discours précité de M. Boudenoot au Sénat.

sines, une tension nuisible à nos intérêts politiques comme à nos intérêts commerciaux. La ligne de la Faucille deviendra-t-elle un jour une réalité? Il est difficile de l'affirmer bien que l'entreprise soit réalisable et présente un intérêt certain. Mais il serait nécessaire d'apporter auparavant de profondes modifications au projet qui a été mis en avant jusqu'ici : modifications dans le tracé, qui, en diminuant dans une mesure raisonnable les déclivités, permettront d'abaisser le coût de l'entreprise ; modifications dans la combinaison financière destinée à y faire face, car on ne verra jamais en France un Gouvernement consentir à une telle dépense pour le seul développement commercial d'une ville amie, mais étrangère : quelle que soit notre sympathie pour Genève, nous ne pouvons pas lui faire cadeau de la Faucille. C'est elle la principale intéressée dans l'affaire, elle ne peut s'en tenir à l'offre dérisoire d'une subvention de 20 millions sur les 150 millions que coûterait le projet. Qui donc fournirait le reste? L'Etat français n'y est pas intéressé. La Compagnie P.-L.-M.? Mais l'Etat est tenu de lui en garantir l'intérêt aux termes des conventions de 1883. Comme le remarque M. Chautemps, « c'est en réalité un emprunt que fera l'Etat sous l'étiquette de la Compagnie » (1). Le nouveau Comité de la Faucille étudie en ce moment des modifications dans le tracé qui

(1) « Revue politique et littéraire », article précité.

auraient pour conséquence d'en réduire le coût et une combinaison financière qui, sous certaines conditions, mettrait la construction de la Faucille à la charge d'une Société concessionnaire. Mais, comme l'ont dit à la Chambre et au Sénat des partisans de la Faucille, l'entreprise n'est pas encore suffisamment étudiée pour faire l'objet d'une discussion utile, la question n'est pas encore au point.

CHAPITRE III

LE SAINT-AMOUR-VALLEIRY

Un autre projet beaucoup plus modeste que la Faucille, mais aussi beaucoup moins onéreux et peut-être plus fécond néanmoins en conséquences heureuses, procurerait une voie d'accès au Simplon fort satisfaisante. C'est le projet Saint-Amour-Valleiry.

Entre autres avantages dont nous parlerons tout à l'heure, signalons de suite qu'il aboutirait à la construction d'une ligne exclusivement française, et, par conséquent, qu'il ne soulèverait aucune objection d'ordre politique, n'éveillerait aucune susceptibilité locale et pourrait recueillir l'adhésion unanime de tous les représentants de la Savoie.

Le projet Saint-Amour-Valleiry comporte le tracé d'une voie quittant la grande ligne de Lyon à Belfort à Saint-Amour, à 34 kilomètres de Lons-le-Saulnier et passant par Colligny, Montfleury pour rejoindre à la Cluse la ligne de Bourg à Bellegarde. Mais au lieu de suivre cette dernière ligne, le tracé Saint-Amour-Valleiry la traverserait pour descendre au sud et par

une large courbe rejoindre enfin à Valleiry la ligne de Bellegarde à Saint-Gingolph.

La longueur de cette ligne serait de 107 kilomètres, son point culminant atteindrait la cote 550 ; elle ne compterait que de faibles déclivités (10 ‰) ; elle comprendrait enfin un certain nombre de tunnels dont un sous le mont Vuache. La dépense prévue n'atteindrait pas cent millions.

On a présenté une variante du projet précédent : le St-Amour-Bellegarde, — tracé un peu plus court qui, au lieu de tourner la montagne du Credo, atteindrait directement Bellegarde. Mais l'adoption de ce tracé nécessiterait la construction d'un second tunnel sous le Credo, montagne mouvante et peu sûre qui oblige à des travaux de consolidation continuels. « Depuis 1883, dit M. P. Girardin, année où tout un pan de montagne menaçait de s'abîmer dans le Rhône, la galerie a été presque constamment en réparations et les trains n'y passent qu'à une vitesse réduite ou à l'allure au pas. Tôt ou tard on devra l'abandonner ou en percer un autre » (1).

Le projet du Saint-Amour-Valleiry avait été examiné et adopté, en principe, par la Commission extra-parlementaire de 1901, et on peut penser qu'il aurait eu des chances sérieuses de réussir si la France avait été fermement résolue à construire une ligne d'accès

(1) « Revue diplomatique et coloniale », 1904.

au Simplon par la rive gauche du Léman ou à ouvrir une voie directe vers l'Italie, soit au Petit-Saint-Bernard, soit au Mont-Blanc. On devine, en effet, que c'est moins le désir de procurer de nouvelles facilités d'accès vers le Simplon que de soutenir les intérêts d'une grande cité qui a créé toute l'agitation, tout le bruit fait autour de la Faucille ; car c'est là le souci dominant, on pourrait dire exclusif qui paraît animer les Gênois et la Chambre de Commerce française de Genève. Ces préoccupations très estimables ne doivent pas nous entraîner dans des entreprises dont on peut mal calculer l'étendue. La Savoie s'est opposée, pour toutes les raisons que nous avons dites, par l'organe de ses représentants, au projet de la Faucille ; mais elle n'a pas su opposer un contre-projet suffisamment étudié pour le remplacer.

Quels seraient les avantages du projet Saint-Amour-Valleiry ?

D'un parcours un peu plus long que la Faucille (27 kilomètres), le Saint-Amour-Valleiry n'entraînerait probablement que la moitié des dépenses prévues pour le projet suisse, ce qui est déjà fort appréciable. Comme voie d'accès au Simplon, il offrirait sans doute un parcours plus long que la Faucille s'il venait s'ajouter purement et simplement aux lignes actuelles ; mais nous allons voir qu'il reprendrait largement sa supériorité s'il était complété par un raccourci dont nous parlerons dans un instant

Comme voie d'accès aux tunnels projetés entre la France et l'Italie, le Saint-Amour-Valleiry serait une voie d'accès sinon indispensable, du moins fort utile au tracé du Mont-Blanc. Il ne faudrait pas songer évidemment au concours de la Suisse pour s'intéresser à une ligne de Lons-le-Saulnier à Genève, qui aurait pour but de favoriser l'accès du Mont-Blanc. Le projet de la Faucille est évidemment pour les Gênois une voie d'accès au Simplon et non une voie d'accès vers un tunnel concurrent du Simplon. Si l'on construisait une Faucille contournant le territoire de Genève, il faudrait supporter la totalité des frais énormes du tracé. Le Saint-Amour-Valleiry procurerait les mêmes avantages à moins de frais.

En ce qui concerne le projet du Petit-Saint-Bernard, le raccourci Saint-Amour-Valleiry en serait le complément indispensable. Il suffirait de le prolonger jusqu'à Annecy où il rejoindrait la ligne de Chambéry à Albertville, Moutiers-Salins et Bourg Saint-Maurice. A défaut de ces voies d'accès, la ligne du Petit-Saint-Bernard serait obligée de faire de longs détours pour rejoindre la grande ligne de Paris-Modane à Saint-Pierre d'Albigny. Elle ne serait en réalité qu'une succursale de la ligne du Mont-Cenis.

Enfin, le tracé de Saint-Amour-Valleiry pourrait être l'amorce d'une nouvelle ligne dont le projet a été déjà étudié depuis longtemps et qui raccourcirait d'environ 30 kilomètres la distance de Paris à Saint-

Amour. Cette ligne éviterait le coude que présente la ligne de Paris à Bourg en passant par Dijon. Partant de la Roche ou de Nuits-sous-Ravières, elle traverserait l'Avallonnais et, après un tunnel sous la Côte-d'Or, rejoindrait à Chagny la grande voie de Paris à Marseille qu'elle aurait quittée à Nuits-sous-Ravières. Il suffirait de rectifier quelques lignes déjà existantes ou de construire de faibles parcours. On relierait, en outre, plus directement Saint-Amour à Châlon-sur-Saône et à Chagny, en rectifiant la ligne de Louhans à Châlon. La différence entre le coût prévu de la Faucille et celui du Saint-Amour-Valleiry suffirait, dit-on, pour exécuter ce projet qui présenterait de nombreux avantages.

Ainsi complétée, la ligne Saint-Amour-Valleiry, procurerait la plus courte distance à travers le tunnel du Mont-Blanc de Paris à Turin ou à Plaisance qui est le point de jonction des lignes du Mont-Cenis et du Gothard vers Rome, Naples ou Brindisi. Elle donnerait le même parcours de Paris à Milan que la ligne du Frasnè-Vallorbes, mais avec une plus longue distance sur le réseau français (1). La directe Saint-Amour-Chagny abrégerait la distance des villes de l'ouest et du centre de la France vers les nouveaux

(1) Voici, d'après les renseignements donnés par M. Berge (*op. cit.*, 3^e fascicule), le tableau comparatif des distances de Paris à Turin, Milan et Plaisance, d'après les différents projets envisagés jusqu'ici. Il montrera que sauf le tracé de Lons-le-Saulnier à Genève, c'est le

tunnels transalpins. Chagny se trouve, en effet, au point de jonction de la grande ligne Paris-Marseille et de la grande transversale vers Bourges, Tours, Nantes et Saint-Nazaire. Nos ports de l'Ouest seraient reliés plus directement à Milan, soit par le Mont-Blanc ou le Petit-Saint-Bernard, soit par la ligne de Bellegarde, Saint-Gingolph et le Simplon lorsque celle-ci, d'après les dispositions de la Convention de Berne, sera appropriée à un grand trafic.

Enfin, la ligne du Mont-Cenis et celle de Marseille profiteraient du raccourci de Nuits-sous-Ravières à Chagny en évitant le long détour par Dijon.

Jusqu'ici le projet du Saint-Amour-Valleiry est resté un peu dans l'ombre pour deux raisons : les partisans de la Faucille n'en veulent pas parce qu'il sert mal leurs desseins. Il évite Genève. Néanmoins, il semble que Genève même pourrait y trouver des avantages. Nous ne pensons pas qu'elle réalisera facilement la ligne Lons-le-Saulnier-Genève, au moins telle qu'elle est présentée jusqu'ici. Le tracé Saint-Amour-Valleiry la rapprocherait de Paris d'environ 110 kilomètres, le

projet Saint-Amour-Valleiry-Montblanc, qui donne la plus courte distance.

Turin-Milan-Plaisance

875 kil.	819	905	via	Frasne-Vallorbe-Simplon.
905 —	849	918	—	Delle Moutiers-Granges-Loetschberg.
752 —	809	865	—	Lons-le-Saulnier, Genève, Mont-Blanc.
779 —	836	892	—	Faucille-Valleiry-Mont-Blanc.
782 —	839	895	—	Saint-Amour-Mont-Blanc.
762 —	819	875	—	Chagny-St-Amour-Valleiry-Mont-Blanc.

tunnel du Mont-Blanc mettrait le canton de Genève et toute la Suisse française en relations plus directes avec le Piémont et Gênes.

Quant aux adversaires de la Faucille, ils ne tiennent pas, en général, au Saint-Amour-Valleiry, pour l'instant du moins, car le besoin de créer un nouveau tunnel ne se fait pas sentir d'une manière pressante pour le trafic français et parce que le projet d'une nouvelle voie d'accès au Simplon par Genève ou les environs ne laisse pas entrevoir des bénéfices suffisants pour rémunérer des dépenses prévues.

Mais il est permis de penser que le jour où une nouvelle voie sera percée dans le massif des Alpes, soit au Petit-Saint-Bernard, soit au Mont-Blanc, le projet Saint-Amour-Valleiry aurait beaucoup de chances de l'emporter sur la Faucille. Peut-être les Gênois, gens actifs et prévoyants, préféreront-ils alors construire eux-mêmes la Faucille ou prendre au moins une large part des dépenses pour écarter le Saint-Amour-Valleiry. La question changerait alors d'aspect.

CHAPITRE IV

LE TUNNEL DU MONT-BLANC

Avec l'examen du tracé du Mont-Blanc nous abordons l'étude des projets qui ont pour but de relier directement la France et l'Italie par de nouvelles voies à travers les Alpes sans passer par la Suisse. Nous avons déjà exprimé le regret de voir que, malgré la longue frontière qui nous sépare de l'Italie, malgré l'orientation de notre territoire, la facilité avec laquelle nous pouvons tracer des lignes de plaines susceptibles de recevoir un grand trafic, nous nous sommes appliqués à nous ménager des voies d'accès vers « la plaque tournante de l'Europe », plutôt que de construire nous-mêmes des voies rivales vers l'Italie et de créer des courants commerciaux entre le nord-ouest et le sud de l'Europe sur notre propre réseau. Comme le remarquait M. Chautemps au Sénat (1), avec l'argent que nous coûtent tous les raccourcis et les tunnels qui doivent amener nos marchandises au Simplon (surtout si l'on exécute la Faucille), on pourrait construire au

(1) Discours précité.

moins une bonne ligne directe dont nous n'aurions pas à partager avec d'autres le profit.

L'idée de creuser un souterrain à travers le massif du Mont-Blanc pour relier la vallée d'Aoste à la vallée de l'Arve avait été conçue, dit-on, par les habitants du Courmayeur qui firent une pétition en ce sens au commencement du siècle dernier. On sait que la Savoie appartenait à cette époque au royaume de Sardaigne et que les difficultés éprouvées par le Gouvernement sarde pour administrer et surveiller ses provinces que séparait la haute muraille des Alpes ne sont peut-être pas étrangères à la cession qu'il consentit en 1860.

Le projet de percer un tunnel sous le Mont-Blanc est antérieur à l'invention même des chemins de fer ; elle a été reprise plusieurs fois au cours du ^{xix}^e siècle avec d'autant plus d'intérêt qu'il pourrait livrer passage aux voies ferrées.

Le premier projet paraît avoir été conçu par le docteur Vagneur, en 1836, et repris quelques années plus tard, en 1844, par l'avocat Martinet. Un tracé complet et sérieusement étudié fut dressé en 1857 par l'ingénieur Bonelli pour relier Genève et Turin par une voie ferrée passant sous la chaîne du Mont-Blanc. Bonelli fit deux projets qui ne purent être exécutés : les événements politiques, les guerres entre l'Autriche et l'Italie les firent bientôt oublier.

Après l'annexion de la Savoie à la France, le service

des Ponts-et-Chaussées fut chargé d'étudier un nouveau projet ; cette étude donna lieu à un rapport remarquable de M. Godin de Lépinay en 1870.

Bien que tous ces projets n'aient jamais reçu un commencement d'exécution, il n'en est pas moins vrai que la conception d'une voie transalpine à travers les Alpes n'a jamais été abandonnée en France. Cette idée a même exercé une influence certaine sur les membres du Parlement. On peut reconnaître que c'est cette pensée qui a fait rejeter plusieurs fois par la Chambre les projets de subventionner le Simplon présentés par le Gouvernement. En 1874, l'Assemblée nationale avait rejeté une proposition de subvention en faveur du tunnel suisse sur le rapport de M. Cézanne qui concluait à l'étude d'une nouvelle voie directe entre la France et l'Italie. Cette étude fut faite sur l'ordre du Ministre des Travaux publics par M. Collet-Meygret, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées et complétée par d'autres études entreprises sur le versant italien.

De nouvelles propositions faites à la Chambre en faveur du Simplon provoquèrent en 1880 la nomination d'une commission parlementaire qui voulut étudier sur place les divers projets de lignes transalpines entre la France et l'Italie. M. Dussard présente, le 12 juillet 1881, son rapport qui concluait à l'adoption du tracé du Mont-Blanc et invitait le Gouvernement « à faire étudier dans le plus bref délai le projet d'une

nouvelle ligne à travers les Alpes et spécialement le Mont-Blanc. »

Ce rapport n'eut pas plus de suite que les études officielles faites par les ingénieurs, et la question dormirait sans doute encore sans l'activité des partisans de la Faucille et aussi la conclusion de la Convention de 1902 entre les chemins de fer suisses et la Compagnie P.-L.-M. qui ont ramené l'attention des Pouvoirs publics sur les voies d'accès au Simplon et les relations de la France et de l'Italie. Aujourd'hui la question des voies d'accès au Simplon étant réglée par la Convention de Berne, il sera possible, espérons-le, de revenir à l'étude des projets qui auraient dû retenir davantage l'opinion publique.

A l'heure actuelle, trois projets différents sont proposés pour la construction d'une voie ferrée entre la France et l'Italie à travers le Mont-Blanc. Tous les trois partent de la vallée de Sallanches pour déboucher dans la vallée de Courmayeur sur Aoste. Ils diffèrent entre eux par la longueur, l'attitude de la voie et la somme des capitaux nécessaires à leur achèvement.

Le premier se détacherait de la ligne d'Annemasse au Fayet-Saint-Gervais à la station d'Oex (à 5 kilomètres de Sallanches) à la cote de 530 mètres. Remontant la rive gauche de l'Arve, il s'élèverait jusqu'au Fayet-Saint-Gervais, contournerait le massif de la Tête-Noire et pénétrerait sous le Mont-Blanc à Taconnaz

par un tunnel dont l'ouverture serait en France à la côte 1005, la longueur de 17,530 mètres et la sortie sur le versant italien à Pré-Saint-Didier à la cote 1060. La longueur totale de la voie serait de 83 kilom. 570. La dépense prévue s'élèverait à 150 millions. C'est le tracé le moins élevé qui ne présente pas de rampes supérieures à 15 ‰ ; mais c'est aussi celui dont le tunnel est le plus long, et dont le coût serait plus élevé.

Le second projet partirait d'Oex comme le précédent, et suivrait à peu près la même direction, mais il s'élèverait plus rapidement pour pénétrer sous le Mont-Blanc dans la région de Tacconnaz à la cote 1095 et sortir, après avoir franchi un tunnel de 14,740 mètres, sur le versant italien, à la station de Dolonne, vis-à-vis de Courmayeur, à la cote 1160. La longueur totale du tracé serait de 80 kilom. 155 et le coût probable de 120 millions. Les rampes d'accès atteindraient jusqu'à 20 ‰.

Enfin le troisième tracé partirait de Sallanches même, à la cote 546 pour s'élever par des rampes plus rapides (26,5 ‰ à l'entrée du tunnel), à Tacconnaz, qu'il atteindrait à la cote de 1171. Le tunnel de 12,500 mètres déboucherait sur le versant italien au village d'Entrèves, à la cote 1270. La voie continuerait à descendre par des rampes rapides vers Courmayeur ; elle suivrait ensuite le même tracé que le projet précédent pour se raccorder ensuite à la ligne d'Aoste

La longueur totale de ce projet serait de 75 kilomètres 270 mètres. La dépense prévue s'élèverait à 110 millions (1).

Pour rendre cette ligne apte au grand trafic, il serait évidemment nécessaire de la construire à double voie et d'employer la traction électrique sous peine de rencontrer là encore tous les inconvénients du Mont-Cenis. C'est pour ce troisième projet, croyons-nous, que des offres très sérieuses ont été faites au Ministère des Travaux publics par des ingénieurs qui solliciteraient la concession de la ligne pendant 60 ans. Les plans sont dressés, les devis ont été établis. « C'est, dit M. Favre à la Chambre, une œuvre féconde qu'il faut se hâter d'accomplir » (2).

Aussi ce projet ne peut manquer de faire l'objet d'un examen très sérieux à la prochaine conférence de Rome. Le Gouvernement italien supporterait la partie des dépenses effectuées sur son territoire.

Le tracé du Mont-Blanc, nous l'avons vu plus haut, complété par le Saint-Amour-Valleiry, donnerait la

(1) Voici le tableau des trois projets comparés :

	1 ^{er} Projet	2 ^e Projet	3 ^e Projet
Longueur totale de la ligne.....	83.570 m.	80.155 m.	75.270
Cote de l'entrée du tunnel en France..	1005	— 1095	— 1.171
Cote de la sortie du tunnel en Italie.	1060	— 1140	— 1.270
Longueur du tunnel..	17.530	— 14.740	— 12.500
Rampes maxima	10 ‰	— 20 ‰	— 26.5 ‰
Dépenses prévues.....	150 mill.	120 mill.	110 mill.

(2) Séance du 8 décembre 1909.

ligne la plus avantageuse de Paris à Milan. Elle aurait la même longueur que la ligne Frasnè-Vallorbe, mais emprunterait notre réseau sur une plus grande longueur. Ce dernier avantage serait également ressenti par l'Italie qui posséderait en outre une ligne excellente pour Turin et tout le Piémont.

La ligne du Mont-Blanc servirait les intérêts du centre de la France et de nos ports de l'Océan qu'elle mettrait en communication plus directe avec la Lombardie et par elle avec l'Orient. Débouchant plus au nord que la ligne du Mont-Cenis, elle favoriserait sans doute moins que celle-ci le port de Gênes aux dépens de Marseille.

Cependant le projet du Mont-Blanc a été vivement attaqué par les partisans du Petit Saint-Bernard, et notamment par M. Empereur au Sénat (1). D'après l'honorable sénateur, qui joint intimement le tracé du Mont-Blanc à celui de la Faucille, le projet du Mont-Blanc entraînerait une dépense de plus de 400 millions.

Il compte, en effet, « 37 kilomètres de tunnel à la Faucille, 15 kilomètres de tunnel au Mont-Blanc ; et les tunnels d'abordage qui seraient, du côté de la France : le tunnel de la Tête-Noire, 10 kil. 400 ; du côté de l'Italie : le tunnel des Champs, 1,400 mètres, de Morgex, 2,000 mètres et de Courmayeur, 7,000 mè-

(1) Séance du 22 décembre 1900, « J. Off. » du 23. Débats parlementaires, p. 1192.

tres, ce qui fait, avec les 23 kilomètres précédents, une longueur en tunnel de 33 kilomètres 400. Si nous additionnons tous ces chiffres, nous avons 37 kilomètres d'un côté pour la Faucille ; 33 kilomètres de l'autre pour le Mont-Blanc, soit au total 70 kilomètres 400. Nous aurions donc 70 kilomètres 400 de tunnels à construire sur cette ligne de 255 à 260 kilomètres ». On peut répondre que le tracé du Mont-Blanc n'est pas forcément lié à celui de la Faucille.

Il semble croire qu'il serait indispensable de refaire en totalité la ligne de Bonneville au Fayet-Saint-Gervais. Il serait sans doute nécessaire de l'aménager pour le service d'un grand trafic ; mais ce serait une entreprise onéreuse et inutile de vouloir le refaire complètement.

Il est regrettable que la construction de la ligne, depuis Cluses jusqu'au Fayet-Saint-Gervais, n'ait pas été faite en vue d'un prolongement sur la vallée d'Aoste, comme la loi de 1886 l'avait prévu. Néanmoins la ligne actuelle, même après la construction de la voie internationale que nous avons décrite ci-dessus, trouverait encore son utilité.

CHAPITRE V

LE PETIT-SAINT-BERNARD.

Le projet du Petit-Saint-Bernard a été étudié plusieurs fois par les ingénieurs parallèlement avec le Mont-Blanc. En 1880, le Ministre fit faire une étude comparative du Gothard, du Simplon, du Mont-Blanc, du Petit-Saint-Bernard et du Mont-Cenis. Après quelques aperçus sommaires qui démontrèrent la supériorité du Petit-Saint-Bernard sur les tunnels Suisses, des études sur place, plus approfondies, furent entreprises de Moutiers-Salins à Sainte-Foy, et le 30 novembre 1883 un rapport fut déposé, d'après lequel les ingénieurs donnaient la préférence au Petit-Saint-Bernard sur le Mont-Blanc.

Le tunnel du Petit-Saint-Bernard s'ouvrirait comme celui du Mont-Blanc à peu de distance au Nord du Mont-Cenis. On a pu faire à ce projet le reproche de venir concurrencer le Mont-Cenis ; mais nous savons que la défectuosité de ce dernier, son insuffisance, ont suscité l'idée de faire un tunnel parallèle. Il faut en conclure que le Petit-Saint-Bernard rendrait plutôt service au Cenis, qu'il ne gênerait son développement.

Il pourrait recueillir l'excédent des marchandises qui encombrant la ligne du Fréjus à certaines époques de l'année et qu'on est obligé de dériver sur le Simplon.

A la différence du Mont-Blanc, le Petit-Saint-Bernard serait un tunnel de base, dont la construction présenterait beaucoup moins de difficultés. Partant de Bourg-Saint-Maurice, il déboucherait dans la même vallée italienne que le Mont-Blanc, à quelques kilomètres seulement au-dessous. Les voies d'accès du côté de la France seraient beaucoup moins coûteuses que pour le Mont-Blanc, car il n'y aurait pas de travaux d'art nécessaires pour élever la voie ; du côté de l'Italie également, les voies d'accès seraient plus faciles à établir. Le terrain serait plus sûr qu'au Mont-Blanc et la température moins élevée.

Un autre avantage du Petit-Saint-Bernard, c'est qu'il n'est placé ni dans la zone franche, ni dans un pays neutre. Sa défense, facile d'ailleurs, ne pourrait donner lieu à des complications diplomatiques. La longueur, de 22 kilomètres, serait largement compensée par les facilités d'exécution. La longueur totale de la ligne de Bourg-Saint-Maurice à Aoste, n'atteindrait pas plus de 52 kilomètres (1).

(1) A la suite d'études préliminaires favorables en 1881, le Ministre des Travaux publics ordonna une enquête complète sur le projet du Petit-Saint-Bernard. Le rapport déposé par M. Guinard, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, donnait les conclusions suivantes, tendant à démontrer la supériorité du tracé du Petit Saint-Bernard sur celui du Mont-Blanc :

C'est en prévision du percement du Petit-Saint-Bernard que la ligne d'Albertville à Moutiers, et de Moutiers à Bourg-Saint-Maurice a été construite en double voie. Le Conseil général de la Savoie a dépensé déjà plus de 27 millions pour construire jusqu'à Bourg-Saint-Maurice, à quelques kilomètres de l'ouverture probable du futur tunnel, une voie ferrée qui doit se prolonger un jour au delà des Alpes.

La voie du Petit-Saint-Bernard, débouchant au

1° Les longueurs de lignes sont à peu près équivalentes, mais le projet par le Petit-Saint-Bernard est beaucoup plus avantageux pour les relations entre la France et l'Italie ;

2° Les voies d'accès françaises sont beaucoup moins coûteuses par le Petit-Saint-Bernard, la ligne restant au fond de la vallée, tandis que pour le Mont-Blanc la ligne exigerait, depuis Cluses, 40 kilomètres de voie ferrée établie dans des conditions particulièrement difficiles à cause du ressaut du Cheddes. Elle comporterait de très grands ouvrages d'art et serait sur toute sa longueur à flanc de coteau dans des terrains d'origine calcaire d'une consistance assez suspecte ;

3° La ligne de faite du Mont-Blanc serait à 170 mètres au-dessus de celle du Petit Saint-Bernard, le terrain beaucoup plus dur, et la température beaucoup plus élevée ;

4° La ligne d'accès du côté de l'Italie, disent les ingénieurs, aurait 20 kilomètres de longueur de plus, dans une région formée d'éboulis et à pente très raide que l'on devrait racheter par plusieurs lacets, tandis qu'à partir du débouché du tunnel du Petit-Saint-Bernard, en aval de Derby, la pente de la vallée ne dépasse pas 12 millimètres par mètre et que le terrain est parfaitement stable ;

5° Le Mont-Blanc, quoique ouvert en France, présente au point de vue de la défense nationale, à peu près les mêmes dangers que le Simplon parce que la vallée de l'Arve est neutralisée, tandis que le Petit-Saint-Bernard débouche en France sous les feux des forts de Bourg-Saint-Maurice, dans la vallée de Tarentaise, dont l'issue est commandée par le camp retranché d'Albertville.

Nord du Piémont, procurerait un trajet sur Milan plus court que le Mont-Cenis. Sans faire concurrence à ce dernier pour Turin, le Piémont, Gênes, il recevrait normalement le trafic du centre et de l'ouest de la France, à destination de la Lombardie.

L'intérêt de chacun de ces deux tunnels, Mont-Blanc et Petit-Saint-Bernard, n'est pas discutable. Les études de l'un et de l'autre sont suffisamment avancées pour que l'Etat puisse enfin se décider à entreprendre l'exécution de l'un ou de l'autre.

CHAPITRE VI

LE BRIANÇON-LOULX.

La ligne de Briançon-Loulx ne saurait être présentée comme un grand couloir international comparable à ceux du Petit-Saint-Bernard et du Mont-Blanc. Située beaucoup trop au sud pour attirer le commerce européen, elle pourrait cependant acquérir quelque importance du fait qu'elle relierait deux grands centres commerciaux, Marseille et Turin.

Cette ligne, réclamée depuis longtemps par les intéressés, était offerte en quelque sorte par la Compagnie P.-L.-M., qui, en 1874, ne demandait pas mieux de prolonger la ligne de Gap à Briançon jusqu'à la frontière, pourvu que le Gouvernement italien consentit à en faire le raccordement. Malgré l'empressement que mit ce dernier à étudier le projet qui lui était soumis, la politique franco-italienne modifia bientôt les intentions du Gouvernement, et le projet fut pour ainsi dire abandonné.

En vain, des réclamations, des protestations se firent entendre des deux côtés de la frontière ; des

congrès se réunirent, des comités multiplièrent leurs démarches auprès des pouvoirs publics ; la ligne ne put être commencée.

Le Briançon-Loulx aurait à peu près 27 kilomètres. Il comporterait un tunnel de 8,258 mètres, passant sous le col du Mont-Genèvre, et quelques autres tunnels de minime importance. Les déclivités varieraient de 10 à 20 ‰.

Le coût de la ligne serait de 40 millions dont l'Italie devrait prendre la moitié à sa charge.

CONCLUSION

De l'étude que nous venons de faire, ressort cette impression, que nous n'avons pas attaché jusqu'ici, en France, le même intérêt que la plupart des autres nations de l'Europe à la question des transports internationaux. Cette question des lignes internationales, des raccordements à la frontière, a paru aux autres peuples un élément de succès pour leur industrie et leur commerce, outil précieux dont nous ne sommes pas enclins à nous servir. Cependant nous avons pu nous apercevoir que nous étions victimes des efforts de nos rivaux ; notre commerce s'est senti du développement que nos voisins ont donné à leurs chemins de fer, et les préliminaires de la Conférence de Berne ont pu nous convaincre du prix qu'ils y attachaient, nous démontrer avec quelle rigueur ils savaient défendre leurs droits et leurs intérêts. Ceux-là même qui ont éprouvé une cruelle déception à la lecture de la Convention, ont bien vite repris courage et se mettent à l'œuvre avec une ardeur nouvelle pour atteindre le but qu'ils ont manqué une première fois. Le Comité de la Faucille s'est reconstitué à Genève :

son capital de 200.000 francs a été immédiatement souscrit et entièrement versé. Le comité s'est occupé aussitôt de dresser le programme de ses travaux pour recommencer une nouvelle campagne : révision des études déjà faites en vue de l'exécution de la ligne de la Faucille, examen de la réduction éventuelle des dépenses qui pourrait résulter d'une modification dans les rampes ; contrôle des estimations de recettes antérieurement exécutées ; examen de la scission possible de la ligne en deux tronçons : Lons-le-Saulnier-Saint-Claude et Saint-Claude-Meyrin ; constitution d'une société privée concessionnaire, après entente avec la Compagnie P.-L.-M., pour l'exploitation du tronçon Saint-Claude-Meyrin, etc. . .

Pour nous, nous ne pouvons considérer la Convention de Berne comme une victoire diplomatique ou commerciale dont nous devons nous féliciter : nous avons réussi à sauvegarder nos intérêts menacés, et pas davantage. Néanmoins, cette Convention peut avoir deux résultats satisfaisants :

1° Au point de vue commercial, elle nous permet de reprendre une partie des avantages que nous enlevait chaque année le déplacement des courants commerciaux, de nous rapprocher, grâce au Moutiers-Granges, de l'axe principal du transit européen. Le Frasnè-Vallorbe qui a été l'origine de la Convention n'est pas à dédaigner sans doute, mais il profite surtout à nos partenaires.

2° Au point de vue moral, la Convention de Berne, et toutes les discussions qui l'ont précédée, aura, nous l'espérons, l'heureux effet d'éveiller notre attention sur la nécessité urgente de développer nos voies de communication. La signature du traité du 18 juin 1909 devait être le point de départ d'une politique commerciale plus vigilante et plus active. Nos concurrents ont développé au delà de tout ce qu'on aurait pu rêver il y a cinquante ans, leurs chemins de fer et leurs canaux.

Au Nord de la France, nous n'avons que peu de chose à faire — entendons des travaux peu coûteux — pour soutenir la lutte.

A l'Est, des projets sont déjà étudiés pour compléter nos voies et les organiser.

Mais au Sud, sur les trois cents kilomètres de frontière qui nous séparent de l'Italie, nous avons fait peu de chose.

Ce retard tient sans doute à des circonstances économiques et politiques dont nous n'avons pas toujours été responsables. Le développement industriel et commercial de l'Italie, bien que considérable aujourd'hui, est de date récente. Nous n'avons envisagé nos relations qu'avec le Piémont, et nous avons pensé, un peu légèrement peut-être, que nous n'avions pas de besoin urgent de nous rapprocher davantage.

La politique franco-italienne est venue aussi paralyser pendant de longues années la volonté commune

des deux peuples, de veiller à leurs intérêts économiques et de les unir. De là, l'abandon des projets, des accords commencés, qui devraient être aujourd'hui complètement exécutés. Le malaise économique dont nous avons souffert, le retard apporté dans le développement de nos relations commerciales avec la « nation sœur » est peut-être le plus beau succès qu'ont remporté depuis longtemps ceux qui ont su nous aliéner les sympathies du Gouvernement de Rome.

Enfin les pouvoirs publics, distraits sans doute par d'autres soins, n'ont pas su mener à bonne fin les projets élaborés, seconder les efforts particuliers, profiter du concours qui leur était offert.

Après la Convention de Berne, nous comprenons que l'Italie du Nord est devenue le centre vers lequel convergent maintenant tous les rapports commerciaux entre le Nord de l'Europe et l'Orient. La Lombardie, le Piémont, forment le point de rencontre de tous les échanges. Si nous avions suivi la même politique active que nos voisins, nous aurions fait tous nos efforts pour aménager les voies qui conduisent à ce centre moderne des affaires ; nous n'en serions pas à nous demander si nous allons nous décider en faveur du Mont-Blanc, du Saint-Bernard ou du Briançon-Oulx, ou encore, si nous allons nous contenter d'améliorer le Mont-Cenis. Quelques-uns de ces travaux seraient exécutés depuis longtemps.

Au lieu de discuter au Parlement si tel projet apportera trop de profit aux Compagnies de chemins de fer, on devrait s'empressez de seconder leurs efforts, car il est puéril de laisser croire, comme on l'a soutenu à la tribune, que les bénéfices de celles-ci sont arrachés à la fortune nationale, au lieu d'en constituer un élément.

Depuis longtemps la Compagnie P.-L.-M a fait tout ce qui était en son pouvoir pour améliorer la voie du Mont-Cenis ; elle a exécuté tous les travaux nécessaires pour amorcer le Petit-Saint-Bernard ou le Briançon-Oulx ; elle a fait les études préliminaires au percement du Mont-Blanc. Mais tous ces efforts ont été arrêtés lorsqu'il a fallu recourir aux pouvoirs publics français ou italiens, pour tirer parti des travaux commencés et achever une œuvre nationale.

N'est-il pas regrettable que les capitaux français soient employés à la construction des chemins de fer et des tunnels étrangers, comme le Loetschberg, tandis que nous n'avons pu nous entendre avec l'Italie pour tracer une voie ferrée nouvelle, convenablement aménagée en vue d'un grand trafic international ?

Si le Comité de la Faucille nous a donné un exemple d'énergie et de ténacité, la politique ferroviaire de la Suisse nous donne encore aujourd'hui un avertissement et nous inspire de nouvelles craintes. Déjà une nouvelle voie est sur le point de s'ouvrir entre le Mont-

Cenis et le Simplon qui ruinerait les espérances que nous pouvons fonder sur le percement du Petit-Saint-Bernard ou du Mont-Blanc. Une ligne construite de Turin à Aoste, va peut-être bientôt rejoindre directement la vallée du Rhône, en franchissant les Alpes sous le Grand-Saint-Bernard ou le Mont-Vélan. Un tronçon est déjà fait entre Martigny et Orsières, prêt à se raccorder au premier. M. Favre, député de la Haute-Savoie, dénonçait à la tribune ce nouveau péril et pour en préciser l'étendue, indiquait, d'après le projet, la comparaison de quelques distances que le nouveau tunnel allait modifier.

De Turin à Martigny, la dist. est de 301 k. par le Simplon, de 176 p. le M ^t -Vélan						
De Bielle	—	—	238	—	146	—
De Savone	—	—	387	—	288	—
De Gênes	—	—	392	—	342	—
De Paris à Turin	—	778	par le Cenis		750	—
De Paris à Gênes	—	938	—	—	938	—
De Calais à Turin	—	1086	—	—	1058	—
De Calais à Gênes	—	1232	—	—	1145	—

Cette nouvelle ligne aura pour conséquence, non pas de concurrencer le Simplon, mais de lui servir de succursale. On peut présumer, en effet, que celui-ci, surtout depuis le percement du Loetschberg, atteindra rapidement son maximum de trafic. Placée plus à l'Ouest, la ligne du Grand-Saint-Bernard accroîtra donc le préjudice que le Simplon peut porter à notre réseau. Les avantages qu'il pourrait nous procurer en diminuant la distance de Paris et de Calais à Turin et à Gênes seront largement compensés par sa concur-

rence. En effet, il n'offrira pas à notre commerce du Centre et de l'Ouest les facilités d'accès vers l'Italie que leur procureraient les projets français, et il diminuera de beaucoup l'intérêt de ceux-ci. Il retirera en outre une bonne partie du trafic provenant de la Bourgogne qui avait intérêt à prendre la route du Mont-Cenis à cause de l'éloignement du Simplon. Il augmentera la zone d'influence du Frasnè-Vallorbe, mais au profit du réseau suisse, au préjudice de notre ligne de Saint-Gingolph, sans que le commerce des départements nouveaux tributaires de cette voie en retire un avantage appréciable.

Si nous tardons davantage à entreprendre des travaux que l'on a si souvent fait étudier, ceux-ci seront bientôt inutiles.

Une nouvelle Conférence franco-italienne doit se réunir à Rome pour discuter les questions ferroviaires qui intéressent la France et l'Italie. Depuis plusieurs années déjà nous savons qu'on la négocie, qu'un Comité d'études la prépare. On connaît les noms de ceux qui la composent. Mais nous apprenons aussi entre temps que l'Italie continue, d'accord avec la Suisse, l'exécution de tracés qui rendront bientôt inutile la réunion d'une Conférence pour peu que celle-ci se fasse trop longtemps attendre.

ANNEXE I

Convention.

Le Président de la République française et le Conseil fédéral suisse, également désireux de résoudre, au mieux de l'intérêt des deux pays, les questions relatives à l'amélioration des voies d'accès au Simplon, ont décidé de conclure à cet effet une Convention et ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

Le Président de la République française :

S. Exc. M. le comte d'Aunay, ambassadeur de la République française auprès de la Confédération suisse,

Et le Conseil fédéral suisse :

M. Boucher, président de la Confédération, et les conseillers fédéraux Comtesse et Forrer,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

ART. 1^{er}. — Le Gouvernement français assurera l'établissement de la rectification Frasnè-Vallorbe sur territoire français et autorisera la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à se charger de la construction et de l'exploitation de la partie située sur territoire suisse.

ART. 2. — Les travaux d'exécution de la ligne de Frasnè à Vallorbe devront s'exécuter aux conditions du traité du 14-15 octobre 1902, signé par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et par l'ancienne Compagnie du Jura-Simplon, modifiée par l'avenant du 7-8 juin 1909, intervenu entre les chemins de fer fédéraux et la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

La gare de Vallorbe sera, au point de vue douanier, gare

internationale. Les installations destinées aux services des douanes devront faire l'objet d'une acceptation préalable des deux Gouvernements intéressés.

Le délai fixé par l'article 26 du traité précité sera prolongé jusqu'au 31 décembre 1910.

ART. 3. — L'étude d'un raccourci de Bussigny à Vallorbe fera l'objet de nouvelles négociations entre les deux Etats lorsque les deux administrations de chemins de fer intéressées jugeront que le développement du trafic en exige l'établissement.

ART. 4. — Les administrations intéressées faciliteront la circulation directe des voitures à voyageurs de Paris à Genève, via Mouchard-Vallorbe et vice versa.

Au cas où la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée créerait, de concert avec les chemins de fer fédéraux, des trains directs spécialisés de Paris sur Genève et réciproquement, ces trains seraient acheminés par le raccourci Bussigny-Morges.

ART. 5. — Les chemins de fer fédéraux assureront, dans des conditions satisfaisantes, des continuations aux trains de la rive française du Léman et mettront, dans la mesure du possible, les trains de Saint-Maurice au Bouveret en correspondance avec ceux de la ligne de Lausanne à Brigue, et vice-versa.

ART. 6. — La ligne de la rive française du Léman recevra la part du trafic marchandises franco-italien pour laquelle elle offre la voie la plus courte, sauf la dérogation prévue à l'article 17 ci-après.

ART. 7. — Dans le cas où le Gouvernement français déciderait de doubler la ligne de la rive française du Léman, le Gouvernement fédéral s'engage, de son côté, à doubler également la voie entre Saint-Maurice et la frontière, étant entendu que le doublement sur le territoire suisse sera terminé en même temps que le doublement du tronçon Annemasse-Saint-Gingolph-frontière.

ART. 8. — Lorsque l'accord intervenu entre l'administration des chemins de fer fédéraux et les nouveaux concessionnaires de la ligne de Moutiers à Granges pour le partage du trafic sera définitif, le Gouvernement français autorisera la Compagnie de

l'Est à participer à la formation du capital nécessaire à l'exécution de cette ligne, sous réserve qu'elle sera terminée deux ans après l'achèvement de Loetschberg.

ART. 9. — Lorsque la Confédération ou le canton de Genève usera de la faculté de rachat en ce qui concerne la gare de Cornavin et le tronçon de Genève à La Plaine, le rachat s'effectuera conformément aux conditions des actes de concession ou sur des bases arrêtées à l'amiable entre les administrations de chemins de fer intéressées.

ART. 10. — Les trains de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée venant de Bellegarde continueront comme actuellement à avoir leur point terminus à Genève, et inversement.

Les chemins de fer fédéraux s'entendront avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée au sujet des conditions techniques et financières relatives à la circulation des trains dans la section rachetée, ainsi qu'à leur admission dans la gare de Genève-Cornavin.

ART. 11. — Les prescriptions de la législation suisse concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux seront appliquées sur la ligne de Genève-Cornavin à La Plaine-frontière.

Toutefois les tarifs du réseau Paris-Lyon-Méditerranée (intérieurs et communs) seront applicables sur cette ligne au trafic international (voyageurs et marchandises) en provenance ou à destination de la France et des au-delà. Pour l'application de ces tarifs, les parcours français se cumuleront avec les parcours suisses et il n'y aura pas de droits de transmission à la frontière franco-suisse.

ART. 12. — Quand le Gouvernement français procédera à la construction d'une ligne de Lons-le-Saunier à Genève, par la Faucille, le Gouvernement fédéral fera le nécessaire pour en assurer la réalisation sur le territoire de la Confédération.

ART. 13. — A cet effet le Gouvernement fédéral s'engage à construire, sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le Gouvernement de Genève, le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives.

L'exécution de cet engagement ne s'imposera toutefois à la Suisse qu'autant que la réalisation du projet de la Faucille sera

assurée, l'achèvement du raccordement devant être effectué à l'époque où la ligne de la Faucille sera ouverte à l'exploitation.

ART. 14. — En aucun cas le Gouvernement fédéral ne sera tenu de participer aux frais de construction de la ligne de la Faucille ; mais, par contre, il ne fera pas obstacle à ce que le Gouvernement de Genève y contribue financièrement.

De son côté l'Etat français n'aura pas à prendre part aux frais de construction du raccordement dont il s'agit ni de la section de la ligne de Lons-le-Saunier à Genève située sur territoire suisse.

ART. 15. — L'exploitation de la ligne de raccordement par les chemins de fer fédéraux s'étendra jusqu'à Annemasse.

Les chemins de fer fédéraux assureront dans des conditions satisfaisantes, à la demande de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée la continuation des trains directs ou la circulation des voitures directes venant de la Faucille à destination de Genève ou de la Haute-Savoie par le raccordement et vice-versa.

Les deux administrations s'entendront au sujet des conditions techniques et financières relatives à la circulation des trains et voitures ainsi qu'à leur admission dans les gares de Genève-Cornavin et d'Annemasse.

ART. 16. — Les prescriptions de la législation suisse concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux seront appliquées sur les sections de Meyrin-frontière à Genève-Cornavin et de Genève-Cornavin à Annemasse-frontière.

Toutefois, les tarifs du réseau Paris-Lyon-Méditerranée (intérieurs et communs) seront applicables sur ces sections au trafic de transit et au trafic international (voyageurs et marchandises) en provenance ou à destination de la France et des au-delà, Pour l'application de ces tarifs, les parcours français se cumuleront avec les parcours suisses, et il n'y aura pas de droits de transmission aux frontières franco-suisses.

ART. 17. — Le trafic marchandises franco-italien, dans les deux sens, dont l'itinéraire court s'établira par la Faucille et le Simplon, sera partagé par moitié entre les lignes de la rive droite et de la rive gauche du Léman.

Le trafic de Genève-local (Genève-Cornavin et stations du raccordement, non compris Genève-Eaux-Vives) avec l'Italie par le Simplon, dans les deux sens, demeure réservé aux chemins de fer fédéraux. Ne seront pas considérés comme trafic de Genève-local les marchandises en provenance ou à destination de la France et des au-delà ayant fait l'objet d'une réexpédition à Genève sans avoir quitté la gare ou les entrepôts soumis à la surveillance du chemin de fer.

ART. 18. — Les voyageurs et les marchandises de ou pour la France transitant à travers le canton de Genève seront exonérés des formalités et des taxes douanières dans la même mesure où cette exonération est appliquée aux voyageurs et aux marchandises en transit à travers les cantons de Bâle et de Schaffhouse sur la ligne de Carlsruhe à Constance.

ART. 19. — L'administration des chemins de fer fédéraux conservera, tant sur la ligne de La Plaine à Genève-Cornavin que sur celle de Genève-Eaux-Vives à Annemasse, le personnel de nationalité suisse en service sur ces sections.

Elle se concertera avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour réintégrer sur le réseau de cette Compagnie, dans un délai maximum de deux ans après la reprise de chaque ligne, le personnel de nationalité française qui ne sera plus nécessaire dans la situation nouvelle et pour maintenir à ce personnel les avantages dont il jouit au point de vue des salaires et de la retraite.

ART. 20. — Dans le cas du rachat du réseau de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, l'Etat français serait substitué à la Compagnie en tout ce qui concerne l'exécution des dispositions ci-dessus.

ART. 21. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berne, au plus tard le 31 décembre 1909.

Elle entrera en vigueur le jour de l'échange des ratifications

Fait à Berne, en double expédition, le 18 juin 1909.

Signé : D'AUNAY ; D^r A. DEUCHER ;
COMTESSE ; D^r L. FORRER.

ANNEXE II

Traité entre la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon.

Les Compagnies P.-L.-M. et J.-S., désireuses d'améliorer les conditions actuelles de raccordement de leurs réseaux à Vallorbe, sans établir la seconde voie de Pontarlier à Vallorbe, en abaissant l'attitude du point culminant de la ligne de raccordement et en réduisant ses déclivités, sont tombées d'accord sur les clauses suivantes :

CHAPITRE I

Construction et exploitation de la ligne sur Vallorbe, à travers le Mont-d'Or.

ARTICLE PREMIER

Construction de la ligne. — La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée s'engage, lorsqu'elle sera d'accord avec les Gouvernements français et suisse, à construire et à exploiter une ligne à double voie, passant sous le Mont-d'Or et raccordant, sans rebroussements, la gare de Frasné à la gare de Vallorbe.

Cette ligne, d'après l'avant-projet dressé en 1899-1900, aura une longueur à construire d'environ 24,415 mètres, dont environ 4,650 mètres sur territoire suisse.

Le rayon minimum des courbes sera de 400 mètres, la déclivité maxima de 15^{mm} sera réduite à 13^{mm} dans le grand tunnel du Mont-d'Or, d'une longueur d'environ 6,225 mètres en pente unique vers la Suisse. Le faite de la ligne est prévu à l'altitude de 896 mètres 13. La frontière se trouve du côté de l'embouchure

suisse de ce souterrain, à une distance de 4,895 mètres environ de l'axe du bâtiment des voyageurs actuel de Vallorbe.

ART. 2.

Agrandissement de la gare de Vallorbe. — La Compagnie Jura-Simplon s'engage à agrandir la gare actuelle de Vallorbe, selon le projet dont le plan général et le devis sont annexés au présent traité et à l'exploiter comme gare internationale où se feront l'échange du trafic international et le service de la douane des deux pays.

La Compagnie Jura-Simplon s'engage également à mettre à double voie la section Daillens-Vallorbe.

ART. 3.

Délais et formalités d'exécution. — Les engagements indiqués aux articles 1 et 2 seront exécutés dans un délai maximum de 5 années à partir de la date à laquelle la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, toutes les formalités ayant été remplies, aura obtenu l'autorisation de commencer les travaux.

La Compagnie Jura-Simplon remplira les formalités requises et fournira les documents nécessaires pour la demande de concession sur territoire suisse au nom de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Elle remplira également, au nom de cette dernière Compagnie, les formalités requises pour la construction du tronçon sur territoire suisse.

ART. 4.

Jonction des deux réseaux. — L'aiguille d'entrée, côté France de la gare de Vallorbe, forme la limite d'entretien et de surveillance des deux Compagnies. Un plan de situation indiquera les limites exactes de leurs propriétés respectives.

Toutefois, les signaux avancés de protection, côté France, seront posés, entretenus et manœuvrés par la Compagnie Jura-Simplon ; les fils télégraphiques et téléphoniques provenant de France, seront posés et entretenus par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée jusqu'au bâtiment des voyageurs de la gare.

La jonction d'exploitation des deux réseaux et le point de soudure des tarifs, ainsi que la limite pour le décompte des parcours du matériel, sera l'axe du bâtiment des voyageurs de la nouvelle gare.

ART 5.

Formalités de transmission. — Les contractants s'engagent à réduire le plus possible les formalités de transmission des voyageurs, bagages, colis postaux, messageries, marchandises, bétail, en un mot, de tous les éléments du trafic, ainsi que du matériel roulant. Ces transmissions s'effectueront sur la base des Conventions existant pour le service direct et notamment de la convention internationale pour les marchandises. Ces conventions seront, s'il y a lieu, complétées pour les cas non prévus.

ART. 6.

Echange de matériel. — L'échange du matériel roulant entre les deux Compagnies sera réglé par la Convention du 10 janvier 1874, relative aux échanges par Pontarlier et Genève.

Les dispositions des traités internationaux pour l'unité technique en matière de chemins de fer et la fermeture des wagons de douane feront règle pour le matériel roulant transitant.

ART. 7.

Trains directs. — Les marches des trains de toute nature, au départ de Vallorbe ou à l'arrivée à cette gare, seront arrêtées d'un commun accord, de façon à assurer le mieux possible les correspondances des deux Compagnies.

Les voyageurs des trains express circulant sur la nouvelle ligne devront, autant que possible, ne subir aucun transbordement à Vallorbe. Pour accélérer la transmission des bagages, un conducteur P.-L.-M. pourra accompagner ces trains jusqu'à Lausanne et dans l'autre sens, un conducteur J.-S. jusqu'à Dôle. Ces prestations de services ne seront pas facturées entre Compagnies.

CHAPITRE II

Usage commun de la gare de Vallorbe.

ART. 8.

Police de la gare. — La Compagnie Jura-Simplon, propriétaire de la gare de Vallorbe, aura seule la police de cette gare et de ses dépendances.

ART. 9.

Obligations de la Compagnie Jura-Simplon. — La Compagnie Jura-Simplon pourvoira, par ses agents, aux besoins des services des deux Compagnies en ce qui concerne :

1° La distribution des billets de voyageurs et de chiens, leur embarquement et débarquement ;

2° L'enregistrement et la manutention des bagagès, leur consignation avec pesage et étiquetage, leur magasinage et leur livraison ;

3° La manutention des colis postaux et des marchandises de grande et de petite vitesse ;

4° La formation, l'expédition, la réception et la composition des trains ;

5° Le service de la télégraphie, du téléphone et des signaux ;

6° Les manœuvres de gare, mouvement des machines et wagons ;

7° Le transbordement et le nettoyage des wagons à marchandises et à bestiaux ;

8° La fourniture de l'eau pour l'alimentation des machines et les besoins de la gare ;

9° La fourniture et l'entretien du mobilier et de l'outillage pour la gare et les bureaux, y compris le mobilier et la literie des dortoirs des conducteurs de trains (sauf le mobilier et l'outillage indiqués à l'article 10) ;

10° L'éclairage, le chauffage et le nettoyage des locaux de la gare et des bureaux ;

11° L'entretien de toutes les installations de la gare, voies, bâtiments, matériel fixe et tous les accessoires ;

12° Toutes les autres opérations que comporte un service complet de gare et qui ne seraient pas indiquées à l'article suivant.

ART. 10.

Obligations spéciales à chaque Compagnie. — Chaque Compagnie fera exécuter à la gare de Vallorbe, par des agents spéciaux, nommés et payés exclusivement par elle, en dehors des comptes communs :

1° La reconnaissance et l'enregistrement des marchandises de grande et de petite vitesse, des colis postaux et des transports de bétail, soit au départ, soit à l'arrivée, et le règlement des réclamations et litiges ;

2° La conduite et l'entretien des machines et le service de son dépôt ;

3° L'éclairage et le chauffage de ses trains ;

4° Le graissage de ses voitures et wagons et le lavage et nettoyage de ses voitures et fourgons ;

5° L'entretien de son matériel roulant.

En ce qui concerne le service du matériel et de la traction, chaque Compagnie demeure chargée d'assurer la fourniture et l'entretien de l'outillage et du mobilier, la fourniture des matières de consommation (sauf l'eau) ainsi que le chauffage, l'éclairage et le nettoyage des locaux affectés ou nécessaires aux opérations spéciales indiquées sous chiffres 2 à 5 ci-dessus.

ART. 11

Comptabilité des perceptions et statistique. — La comptabilité des perceptions concernant les voyageurs, bagages et chiens, de Vallorbe pour la France par le Mont-d'Or, et réciproquement, sera établie par le personnel J.-S. commun de la gare, selon les prescriptions en vigueur sur la Compagnie P.-L.-M. qui donnera à cet effet les instructions utiles aux agents chargés de ce travail. Les perceptions faites par les agents du J.-S. seront versées chaque jour entre les mains du représentant du P.-L.-M.

Les écritures de service et rapports concernant le mouvement des trains et le contrôle (statistique) du matériel roulant et des agrès seront tenus et établis par le personnel J.-S. commun de la gare, auquel la Compagnie P.-L.-M. donnera aussi à cet effet les instructions utiles.

ART. 12

Opérations de douane. — Chaque Compagnie aura à Vallorbe, des agents spéciaux, nommés et payés exclusivement par elle, pour effectuer les opérations de douane pour les marchandises, colis postaux et bétail, passant d'un réseau sur l'autre.

En principe, les agents P.-L.-M. seront chargés des opérations relatives à la sortie de France et à l'entrée dans ce pays et les agents J.-S., des opérations relatives à la sortie de Suisse ou à l'entrée dans ce pays.

Dans le trafic de Vallorbe (local) avec la France et réciproquement, par la ligne du Mont-d'Or, les opérations douanières suisses pourront être faites par les agents P.-L.-M. Les colis postaux entrant en Suisse, pour au-delà de Vallorbe, seront douanés par les soins de l'Administration postale suisse.

ART. 13

Locaux attribués à la Compagnie P.-L.-M. — Il sera attribué à la Compagnie P.-L.-M., pour ses services spéciaux de la nouvelle ligne :

1° Une remise pour 6 machines pouvant être portées à 12 et un bureau pour le chef de réserve ;

2° Des bureaux pour l'enregistrement et les autres écritures relatives aux marchandises de grande et de petite vitesse, colis postaux et bétail, ainsi que pour les opérations douanières ;

3° Un bureau pour son représentant ;

4° Des magasins pour les matières d'éclairage, chauffage et graissage des trains et les objets employés pour le petit entretien ;

5° Un quai pour l'approvisionnement et la distribution des combustibles et une bouillotterie pour le chauffage des trains ;

6° Des locaux pour réfectoires et dortoirs des mécaniciens,

chauffeurs et conducteurs, et pour corps de garde des hommes d'équipe.

En outre, la Compagnie J.-S. concédera à la Compagnie P.-L.-M. l'usage commun de toutes les autres parties de la gare, sauf celles affectées au Jura-Simplon pour ses services spéciaux indiqués à l'article 10. Cette jouissance s'étendra aux cours, emplacements et bâtiments affectés au service des voyageurs et des bagages, aux quais de grande et de petite vitesse, aux quais de transit pour les marchandises, aux voies, plaques tournantes, à un pont tournant de 17 mètres de diamètre au moins, facilement accessible aux machines P.-L.-M., aux grues de chargement, grues hydrauliques, signaux et autres accessoires.

Les locaux spéciaux exigés par les douanes française et suisse pour leur service en gare de Vallorbe sont fournis par la Compagnie J.-S., qui reste chargée de leur entretien pour le compte de la communauté.

ART. 14

Direction du personnel. — Les agents supérieurs du service de l'Exploitation P.-L.-M. donneront directement des ordres aux agents du service commun, mais uniquement en ce qui concerne le service fait spécialement pour leur Compagnie.

La Compagnie du Jura-Simplon devra appliquer à ses agents les punitions, suspensions et révocations que le service de l'Exploitation P.-L.-M. croira devoir requérir.

Réciproquement, la Compagnie P.-L.-M. appliquera à son personnel en service dans la gare, y compris le personnel des machines et des trains, les punitions, suspensions et révocations que la Compagnie Jura-Simplon croira devoir requérir pour infraction aux mesures adoptées pour la police de la gare.

ART. 15

Service de la Compagnie P.-L.-M. — Les agents du Jura-Simplon attachés au service commun se conformeront, pour le chargement des bagages et des marchandises et pour toutes les autres parties du service du P.-L.-M., aux règlements de cette Compagnie et aux instructions particulières qui pourront être adressées par ses agents supérieurs au chef de gare de Vallorbe,

Les trains de marchandises seront formés avec classement des wagons jusqu'à Dôle non compris.

Les signaux, les manœuvres, ainsi que l'entrée et la sortie des trains dans l'intérieur de la gare, se faisant sous les ordres et la surveillance du personnel commun, seront soumis aux règlements et ordres de service qui régissent la gare de Vallorbe.

ART. 16

Fourniture des billets et imprimés. — Les billets, imprimés et registres de toute nature destinés au service exclusif de l'une des Compagnies contractantes, seront fournis par elle. Les imprimés concernant le service commun et les fournitures de bureau seront fournis par le Jura-Simplon.

ART. 17

Bouillottes. — Les frais de la bouillotterie sont à la charge du P.-L.-M., mais le personnel pour la manutention des bouillottes sera fourni par la gare commune et à sa charge.

ART. 18

Manœuvres. Les machines P.-L.-M. pourront être utilisées aux manœuvres à faire à l'arrivée (ou au départ) des trains de (ou pour) France, pourvu qu'il y ait assez de temps disponible pour que ces machines puissent être sûrement mises en état pour leur départ réglementaire et que les heures de service prescrites pour le personnel ne soient pas dépassées. Ces manœuvres sont gratuites si elles ne durent pas plus de quinze minutes pour un voyage ; si elles durent plus longtemps, le temps entier passé à manœuvrer sera payé à raison de 0 fr. 10 par minute de manœuvre et constaté contradictoirement par un bulletin spécial.

ART. 19

Répartition des indemnités : 1° Pour pertes, avaries, etc. — Les conséquences des pertes, erreurs, soustractions et avaries, qui se produiront à la gare de Vallorbe ou seront constatées

lors de la transmission des bagages, marchandises, denrées, etc., provenant du transit, seront réparties conformément au règlement des Chemins de fer français du 1^{er} octobre 1886, en tant que ces dispositions ne seront pas contraires à la Convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer, du 14 octobre 1890.

Les mêmes conséquences pour les bagages, marchandises, denrées, etc..., en provenance ou à destination de Vallorbe même, seront à la charge de la Compagnie que cela concerne.

ART. 20

2^o *Pour incendie.* — Les dommages causés par incendie aux installations, y compris les installations à l'usage exclusif de chacune des Compagnies, au mobilier et aux marchandises entreposées dans la gare de Vallorbe, seront supportés par la communauté.

Par contre, chaque Compagnie supportera en entier les pertes ou avaries provenant d'incendie à son matériel roulant et à ses marchandises chargées sur wagons et renonce à tout recours contre l'autre Compagnie.

ART. 21

3^o *Pour accidents.* — Les conséquences des accidents qui se produiraient en gare de Vallorbe, seront supportés par la communauté. Toutefois, chaque Compagnie supportera les conséquences des accidents arrivés au personnel payé exclusivement par elle, non compris dans le personnel de la communauté, ainsi qu'aux voyageurs dans ses trains.

ART. 22

Les recettes accessoires. — Les recettes accessoires résultant de la location du buffet, des redevances payées pour la bibliothèque, des affiches, etc .., des locations faites à divers, du dépôt des bagages, etc..., seront déduites des frais d'exploitation.

ART. 23

Redevance. — Les dépenses communes de la gare internationale de Vallorbe se composent :

1° Du loyer des terrains, bâtiments, voies, quais, etc...

2° Des frais d'exploitation de toute nature.

1° Le loyer sera calculé à raison de 48.000 francs par an, augmentés de 4 1/3 0/0 l'an, sur le montant des dépenses de premier établissement à faire par la Compagnie J.-S., pour l'agrandissement de la gare de Vallorbe, conformément au plan général annexé au présent traité (art. 2) (soit pour : achat de terrain, terrassements, travaux d'art, bâtiments, y compris les remises de machines, réservoirs, conduites et grues d'alimentation des machines, mobilier et outillage — sauf le mobilier et l'outillage pour les services de la traction et du matériel roulant de chaque Compagnie (art. 10) — voies et accessoires y compris celles du dépôt, ponts tournants, plaques tournantes, grues hydrauliques et de chargements, ponts-bascule, signaux, appareils d'enclenchement, etc., etc..., ainsi que les bâtiments et les locaux pour les douanes des deux pays). Le montant des dépenses à faire sera arrêté d'un commun accord avec une majoration de 3 % pour frais généraux.

2° Les frais d'exploitation comprendront :

Les frais de surveillance, d'entretien et d'exploitation de la gare commune, tels qu'ils sont définis aux articles ci-dessus, y compris la location des machines et des chevaux pour les manœuvres de gare, les appointements et les salaires du personnel occupé en service commun, ainsi que les allocations de la Compagnie Jura-Simplon aux caisses de secours, de pension et de maladie du personnel commun, le tout majoré de 5 % pour frais généraux.

Les dépenses communes pour le loyer et l'exploitation, établies comme il est dit ci-dessus, seront réparties entre les deux Compagnies dans la proportion de vingt pour cent (20 %) au P.-L.-M. et quatre-vingt pour cent (80 %) au J.-S. Toutefois, si ces dépenses dépassent sept cent mille francs (700.000), le surplus sera réparti par égale portion entre les deux Compagnies.

Le décompte des dépenses communes à la gare de Vallorbe sera dressé à la fin de chaque trimestre par la Compagnie P.-L.-M., laquelle pourra demander communication de toutes les pièces justificatives à l'appui.

Les installations de premier établissement, à faire ultérieurement, soit pour l'usage commun, soit pour l'usage spécial de la Compagnie P.-L.-M. en complément ou extension de celles prévues au plan général annexé au présent traité, soit que les parties les aient reconnues nécessaires, soit qu'elles aient été imposées par les autorités compétentes, seront effectuées par les soins de la Compagnie J.-S., conformément à des projets concertés avec la Compagnie P.-L.-M. Leur montant arrêté d'un commun accord avec une majoration de 8 % pour frais généraux, sera supporté par la Compagnie J.-S. Le montant des dépenses pour installations nouvelles à l'usage commun sera ajouté au capital de construction de la gare. S'il s'agit d'installations nouvelles spéciales à la Compagnie P.-L.-M., celle-ci paiera à la Compagnie J.-S. un loyer calculé à raison de 4 1/3 % l'an du montant des travaux, arrêté comme il est dit ci-dessus, et l'entretien de ces installations se fera par le J.-S., pour le compte du P.-L.-M., à prix coûtants, avec majoration de 5 % pour frais généraux.

CHAPITRE III

Dispositions générales

ART. 24

Contestations. — Les contestations qui pourraient naître dans l'exécution ou l'interprétation du présent traité seront soumises à deux arbitres désignés, l'un par la Compagnie française, l'autre par la Compagnie suisse. Les arbitres agiront avec pouvoirs d'amiables compositeurs et choisiront, le cas échéant, un troisième arbitre. Dans le cas où, dans le délai d'un mois, à partir de la date de leur nomination, les deux arbitres désignés ne pourraient pas s'entendre sur les décisions à rendre ou sur

la nomination de leur troisième collègue, celui-ci serait désigné par le Président du Tribunal Fédéral suisse, à la réquisition de la partie la plus diligente et remplira les fonctions du Président du Tribunal arbitral.

ART. 25

Durée. — Le présent traité durera jusqu'au trente-et-un décembre mil neuf cent cinquante-huit.

A son expiration, la section suisse (de la frontière à Vallorbe) fera retour gratuit au Jura-Simplon ou à son ayant droit et lui sera remise en bon état d'entretien ; le point de jonction technique et le point de soudure des tarifs seront alors reportés à la frontière.

ART. 26

Le présent traité sera exécutoire pour les deux parties sur la demande de l'une d'elles, formulée avant le premier décembre mil neuf cent huit. A partir de cette époque, chaque partie reprendra sa liberté d'action, sauf nouvelle entente.

ART. 27

Le présent traité ne sera valable qu'après approbation des autorités compétentes. Les dispositions concernant l'usage commun de la gare de Vallorbe (articles 8 à 23 du présent traité) n'entreront en vigueur que le jour de l'ouverture à l'exploitation de la ligne à travers le Mont-d'Or.

Fait double à Paris, le 15 octobre 1902, et à Berne, le 14 octobre 1902.

Le Directeur de la Compagnie P.-L.-M.,

G. NOBLEMAIRE.

*Pour la Direction
des Chemins de fer du Jura-Simplon,*

RUCHONNET.

ANNEXE III

Avenant intervenu entre la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée et les Chemins de fer fédéraux, modifiant le traité des 14-15 octobre 1902 passé entre les Compagnies P.-L.-M. et Jura-Simplon.

Entre les Chemins de fer fédéraux représentés par la Direction générale, sous réserve de ratification par le Conseil d'Administration,

d'une part ;

et la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. Mauris, son Directeur, sous réserve d'approbation par le Conseil d'Administration,

d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Construction de la ligne. — 4° Par suite des modifications apportées à l'avant-projet de 1899-1900, et ayant pour but de faciliter le raccordement de la ligne avec la gare de Vallorbe, la longueur de la ligne à construire qui, dans le deuxième alinéa de l'article 1^{er} du traité des 14/15 octobre 1902, était prévue de 24,115 mètres, dont 1,650 sur le territoire suisse, sera d'environ 24,300 mètres, dont 1,835 sur le territoire suisse, — la longueur du tunnel du Mont d'Or sera ramenée de 6,225 mètres à 6,175 mètres environ — et la frontière se trouvera, du côté de l'embouchure suisse de ce souterrain, à une distance d'environ 2,450 mètres de l'axe du bâtiment des voyageurs actuel de la gare de Vallorbe, au lieu de 1,895.

Agrandissement de la gare de Vallorbe. — 2° Le projet d'agrandissement de la gare de Vallorbe, dont il est parlé aux articles 2 et 23 du traité du 14/15 octobre 1902, est remplacé par le projet annexé au présent avenant.

Délais, formalités et mode d'exécution des travaux. — 3° Le délai prévu par l'article 3 du traité sus-visé des 14/15 octobre 1902, pour la construction de la ligne, est porté de 5 à 6 années et les dispositions du deuxième alinéa de cet article 3, relatives aux formalités à remplir pour la construction du tronçon situé sur territoire suisse, sont remplacées par celles ci après :

Les chemins de fer fédéraux rempliront, au nom de la Compagnie P.-L.-M., les formalités requises pour la construction du tronçon sur territoire suisse concédé à cette Compagnie par arrêté fédéral du 18 décembre 1902.

Répartition des indemnités. — 4° Le règlement des chemins de fer français du 1^{er} octobre 1886, mentionné à l'article 19 du traité des 14/15 octobre 1902, est remplacé par la Convention internationale, pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités, du 1^{er} juillet 1907.

Répartition des dépenses communes de la gare de Vallorbe. — 5° En raison du retard apporté à l'exécution de la ligne et de l'allongement du tracé sur territoire suisse, les dispositions du quatrième alinéa de l'article 23 du traité précité des 14/15 octobre 1902, relatives à la répartition des dépenses communes de la gare de Vallorbe, sont modifiées ainsi qu'il suit :

Les dépenses communes pour le loyer et l'exploitation de la gare de Vallorbe, seront réparties par moitié entre les chemins de fer fédéraux et la Compagnie P.-L.-M.

Toutefois, en raison des avantages qui résulteront, pour les chemins de fer fédéraux, de l'établissement de la ligne de Frasne à Vallorbe, la moitié incombant à la Compagnie P.-L.-M. sera diminuée d'une somme annuelle de deux cent quatre-vingt-dix mille francs (290.000 fr.) qui sera ajoutée à la moitié incombant aux chemins de fer fédéraux.

Délai d'exécution du traité. — 6° Le délai d'exécution du traité des 14/15 octobre 1902 fixé, par l'article 26 de ce traité, au 1^{er} décembre 1908, est prorogé jusqu'au 31 décembre 1910.

Fait double à Paris, le sept juin mil neuf cent neuf, et à Berne, le huit juin mil neuf cent neuf.

Pour la Compagnie P.-L.-M. :

Le Directeur de la Compagnie,

Signé : MAURIS.

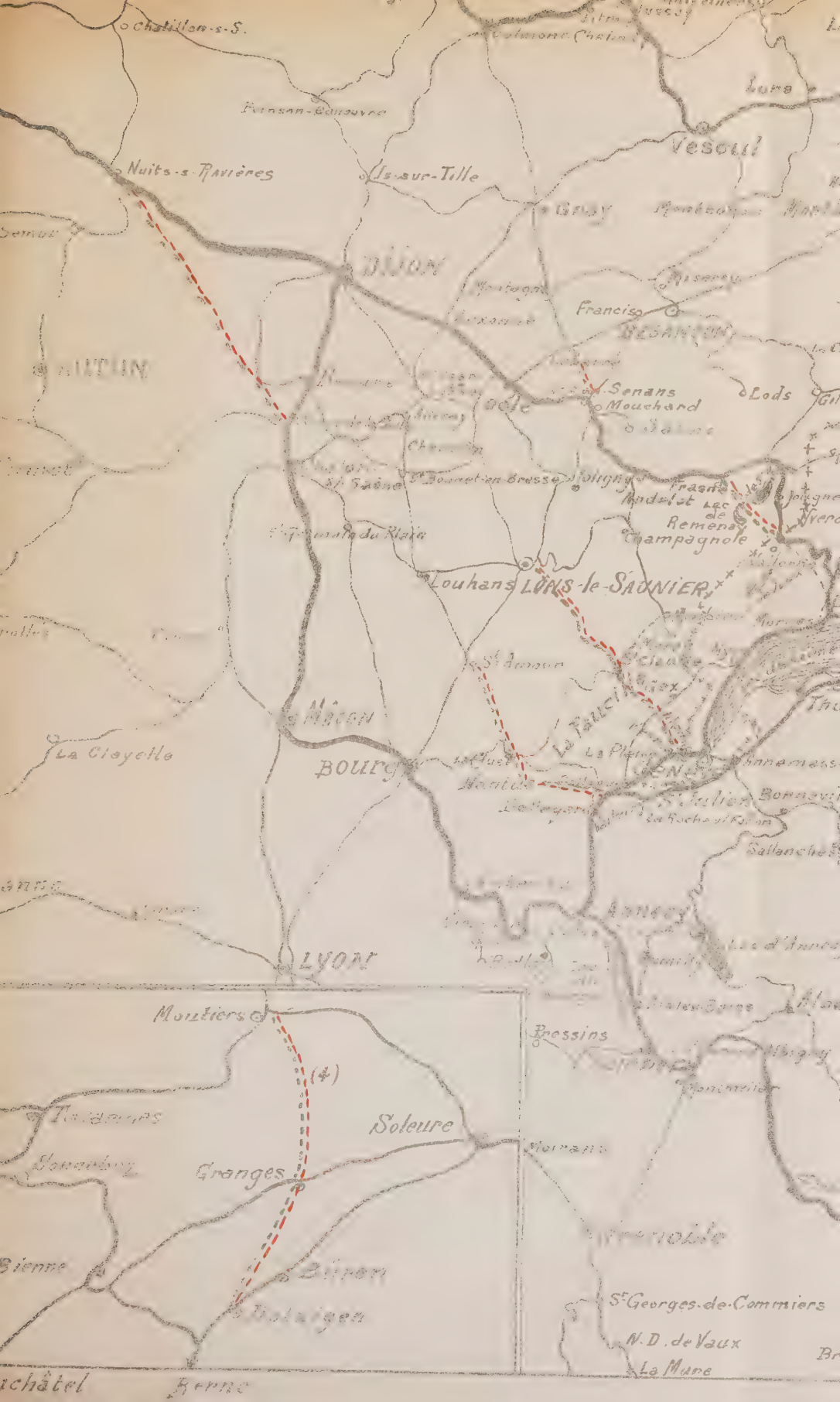
Approuvé par le Conseil d'Administration de la Compagnie P.-L.-M., le 25 juin 1909.

Pour les Chemins de fer fédéraux :

Le Président de la Direction générale,

Signé : WEISSENBACH.

Approuvé par le Conseil d'Administration des Chemins de fer fédéraux, le 29 septembre 1909.



		Transit du Mont-Cenis (évalué en tonnes)										Transit du Simplon (évalué en tonnes)			
De France en Italie.	Grande vitesse.	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910
		943.0	1232.4	1042.9	1305.2	1413.0	2080.0	2128.7	1830.1	1793.5	2022.0	246.0	147	169	202
	Petite vitesse.	101032.5	116935.7	119619.2	112370.1	138530.3	163404.6	211066.5	178425.9	192408.0	195418.7	16360.0	13016	15414	18678
D'Italie en France.	Grande vitesse.	2432.2	2531.3	2605.3	2107.1	2312.4	2101.0	1971.0	1375.1	1307.1	1212.0	126.0	123	109	164
		56701.4	63292.3	73497.9	68967.5	68571.0	61929.6	70102.1	61242.3	62249.0	63667.7	3011.0	3606	7044	9402
	Petite vitesse.														
Totaux dans les deux sens.	Grande vitesse.	3375.2	3763.7	3648.2	3412.3	3725.4	4181.0	4099.7	3205.2	3100.6	3234.0	372.0	270	278	366
		157733.9	180228.0	193117.1	181337.6	207101.3	225334.2	281168.6	239668.2	254657.0	259086.4	19371.0	18622	22438	28080
	Petite vitesse.														
Transit total.....		164109.1	183991.7	196765.3	184749.9	210826.7	222915.2	285268.3	242873.4	257757.6	262320.4	19743.0	18892	22736	28446

ANNEXE VI

Transit par Modane entre l'Italie et la Suisse

(Tonnes de marchandises)

		1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Vers l'Italie.	Grande vitesse.	31.7	417.1	34.6	47.5	53.7	62.1	46.6	47.7	21.1	20.0
	Petite vitesse.	3260.8	3844.2	8123.5	5193.3	3180.7	4188.4	908.6	562.4	1042.4	1310.0
Vers la Suisse.	Grande vitesse.	786.6	937.2	4185.7	787.8	676.8	404.6	410.7	244.9	182.6	133.6
	Petite vitesse.	9457.0	9628.3	19329.3	42533.4	10321.5	6549.1	4729.8	4579.9	3178.4	2900.5
Totaux dans les deux sens.	Grande vitesse.	818.3	1054.3	4220.3	835.3	730.5	466.7	427.3	259.6	203.7	173.6
	Petite vitesse.	12717.8	13469.5	27452.8	47788.4	13502.2	10737.5	5368.4	5142.3	4520.8	4210.5
Transit total.....		13536.1	14523.8	28673.4	48623.7	14232.7	11204.2	6065.7	5401.9	4724.5	4384.1

Transit par Modane entre Paris et l'Italie.

(Tonnes de marchandises)

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Vers l'Italie.										
	Grande vitesse.	261.0	271.7	250.7	362.2	644.2	481.9	320.1	361.6	427.6
	Petite vitesse.	4714.7	3305.5	4127.1	4278.0	3106.4	2929.2	3363.8	2831.0	41731.9
Sur Paris.										
	Grande vitesse.	460.4	344.5	461.1	387.6	360.4	485.2	278.4	272.8	262.3
	Petite vitesse.	8090.3	12124.0	9214.3	8474.2	8550.0	7877.3	9607.1	8760.8	688.9
Totaux dans les deux sens.										
	Grande vitesse.	721.4	613.2	711.8	658.3	722.6	865.9	598.5	634.4	689.9
	Petite vitesse.	12805.0	13129.5	13344.4	12752.2	11656.5	22188.4	12970.9	11591.8	12440.8
Transit total	13526.4	14042.7	14053.2	13440.5	12379.0	11932.9	23054.3	13369.4	12226.2	13130.7

BIBLIOGRAPHIE

- Annales des Chemins de fer et tramways*, passim.
- Annales économiques*.
- Bachruch. *Le Simplon et nos relations avec l'Italie*, 1905.
- Berge. *Chemins de fer transalpins*.
- Brunhes. *Les relations actuelles entre la France et la Suisse, et la question des voies d'accès au Simplon*, 1906.
- Bulletin de la Chambre de commerce française de Genève*.
- Bulletin de la Chambre de commerce française de Milan*.
- Bulletin de la Société industrielle de l'Est*.
- Bulletin du Ministère des Travaux publics*.
- Clerget. *La Suisse au xx^e siècle*.
- Dubois (Marcel). *Géographie économique des Etats de l'Europe*.
- Dubois (Paul). Gênes et Marseille, *Revue des Deux-Mondes*, 1909 ;
l'Economiste français, 1905 à 1909, passim.
- Girardin. *La Convention de Berne jugée à l'étranger*, 1910.
- Gribaudi. Le port de Gênes et les voies d'accès des Alpes. *Revue maritime*, octobre 1910.
- Jarrin (Albert). *La question du Simplon et le percement du Petit Saint-Bernard*. Conférence à la Société d'Agriculture, 2 juin 1905.
- Journal des Chemins de fer*, passim.
- Journal de Genève*, 1901-1909, passim.
- Journal Officiel*. Débats parlementaires.
- Journal Officiel*. Documents parlementaires.
- Journal des Transports*.
- Laffitte (Louis). *Le percement du Simplon et la question des voies d'accès*, 1903.
- *Les routes du commerce suisse et la concurrence des ports étrangers*.
- Leroy-Beaulieu (P.). *Les communications entre la France et l'Italie et les voies d'accès du Simplon*, 1909.
- Loiseau (Charles). *Le Simplon et les intérêts du centre de la France*, 1901.
- *Rapport sur le projet de la Faucille*.
- *Simplon-Faucille-Mont-Blanc*, 1909.

Picard. *Le chemin de fer du Simplon et les intérêts de la France, de la Suisse et de l'Italie*, 1908.

Questions diplomatiques et coloniales, passim.

Rapports du Conseil d'Administration de la Compagnie P.-L.-M.

Regis. *La traversée du Petit-Saint-Bernard et le tunnel du Mont-Cenis* (Turin, 1907).

Revue du commerce extérieur, 1907.

Revue économique internationale, passim.

Revue des Deux-Mondes, 1908-1909.

Revue de Paris, 1898-1909.

Revue politique et parlementaire, 1893-1906.

Revue Suisse.

Roy. *Le tunnel du Simplon*, 1903.

Sieger. *La Suisse au point de vue économique et social*. Genève.

Vu :

Le Président de la Thèse,
C. PERREAU.

Vu :

Le Doyen,
P. CAUWES.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	1
PREMIÈRE PARTIE	
Le problème des voies transalpines et les intérêts français..	13
CHAPITRE I. — <i>Le Saint-Gothard et le Mont-Cenis</i>	15
CHAPITRE II. — <i>Le Simplon et le Mont-Cenis</i>	23
DEUXIÈME PARTIE	
La Convention de Berne	43
CHAPITRE I. — <i>Les négociations relatives à la convention franco-suisse</i>	43
CHAPITRE II. — <i>Examen de la Convention franco-suisse du 18 juin 1909</i>	70
§ 1. — <i>La question du Frasnè-Vallorbe</i>	74
§ 2. — <i>La question du Moutiers-Granges</i>	81
§ 3. — <i>La question de la Faucille</i>	94
TROISIÈME PARTIE	
La concurrence des grands projets	107
CHAPITRE I. — <i>Le tunnel du Mont-Cenis</i>	110
CHAPITRE II. — <i>La ligne de la Faucille</i>	119
CHAPITRE III. — <i>Le Saint-Amour-Valleiry</i>	133
CHAPITRE IV. — <i>Le tunnel du Mont-Blanc</i>	140
CHAPITRE V. — <i>Le Petit-Saint-Bernard</i>	148
CHAPITRE VI. — <i>Le Briançon-Oulx</i>	152
CONCLUSION	155
APPENDICES I, II, III.....	163
BIBLIOGRAPHIE	187

